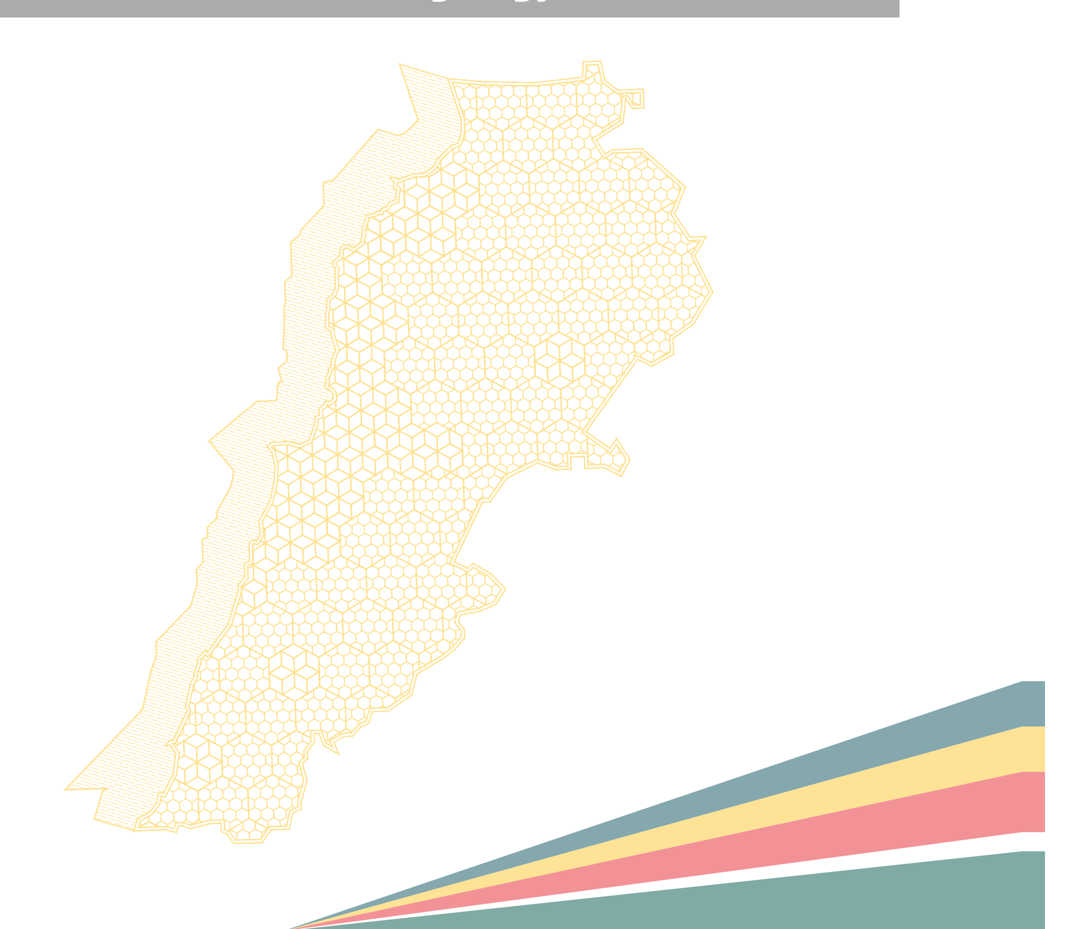
تمدّد المدن اللبنانيّة
نحو حلول
تنظيمية وإدارية

الرؤية والتحدّيات



مجلس النقابة	٢٠١٧ - ٢٠١٨
النقيب	جاد تابت
الأعضاء	مغير سنجابه
	جمال حيدر
	ميشلين وهبه
	ايلي كرم
	ايلي خوري
	ادي عبد الحي
	جوزف معلوف
	أمير عاشور
	علي حناوي
	حيدر الاخرس
	باسم العويني
	وسام الطويل
	عدنان عليان
	ميشال متى
	وليد ملاعب

اللجنة العلمية ٢٠١٧ - ٢٠١٨	
رئيس اللجنة	وسام الطويل
	إدي عبد الحي
	هاني قراقيره
	جوزف سعد
	تمام نقاش
	فؤاد ماروان
	منى فواز
	حبيب الدبس
	نبيل عماشه
	أحمد فضل الله
	راشد سركيس

هيئة التحرير	
تنزيل ومراجعة	ماريا الحلو
تصحيح لغوي	أ. ريمون شبلي
تصميم وإخراج	راشد سركيس
إدارة وتنسيق	وسام الطويل
إشراف عام	النقيب جاد تابت

تصميم، طباعة وتجليد بيبلوس برينتينغ ش.م.ل

مقدمة الكتاب:

شكل مؤتمر التمدد العمراني الحلقة الاخيرة من سلسلة مؤتمرات نظمتها اللجنة العلمية في نقابة المهندسين في بيروت، وقد تم توثيق كلّ المحاضرات في هذا الكتاب تأكيدا على مبادئ علمية ثابتة ونشر المعرفة لاكبر عدد من الزملاء المهندسين بشكل خاص وإلى المجتمع اللبناني بشكل عام.

كذلك يهدف الكتاب الى مقاربة المواضيع المتشابهة لدى البلديات والتجمعات السكنية والمدينية التي تنمو بشكل يتماهى مع الواقع أكثر منه والتخطيط المتكامل الذي تبين المناقشات والمداولات حجم الحاجة الى تطويره ضمن مفاهيم ومعايير متجددة يمكن ان تُجيب عن الأسئلة المتكاثرة في سبيل مواكبة الحداثة ومتطلبات الساعة.

هو كتاب مرجع يوفّر الاحتفاظ بتاريخ من التفاعل النقابي في معالم الهندسة ومتعلقاتها.

مؤتمر التمدد العمراني أخذ حيزه الكامل في آخر السلسلة التي نظمتها اللجنة العلمية في نقابة المهندسين في بيروت وقد كانت الجلسات مرتبة بمشاركة متنوعة من المحاضرين الذين قاربوا المواضيع من زوايا مختلفة وأجابوا على غالبية الاسئلة والاشكاليات التي تمس الموضوع، كما شارك أيضًا عدد كبير من الزملاء في إدارة الجلسات والمحاور عبر تنسيق اعطى المؤتمر حيويته وعكس انماطا جديدة من التعاون المهني العلمي في إدارة هذا النقاش الذي يعني كل الوطن.

إن هذه المقدمة تضيء، بشكل مختصر، على مضامين الكتاب، الذي يترجم صفحات المؤتمر ضمن قراءة هادئة شاملة تسمح للقارئ بالاطلاع على كل اجزائه في لحظة وكأنه يعيد احياء هذه الذاكرة ذاكرة المؤتمر.
من جهة أخرى يشكل الكتاب حاضنة علمية وثقافية تجمع فيها كل العناصر المتشابكة في قالب لغوي يكرس حيوية غير مادية انما متيقنة في كل ما تأتيه من نتائج على

كل صعيد، وفي كل موضوع تم التطرق إليه.

في ختام مقدمة الكتاب، لا بد من توجيه كلمة شكر إلى راعي المؤتمر معالي وزير الاشغال العامة والنقل الاستاذ يوسف فنيانوس، ونقيب المهندسين في بيروت وأعضاء مجلس النقابة الكرام على دعمهم المستمر، كما اعضاء اللجنة العلمية الذين صرفوا الوقت اللازم في سبيل انجاح هذا العمل.

إفتتاح المؤتمر



إبتدأ المؤتمر بجلسة افتتاح قدم لها الزميل المهندس هاني قراقيره بعد إنشاد النشيد الوطني اللبناني.







كلمة رئيس اللجنة العلميّة



معالـي وزيـر الأشـغال العامّـة والنقـل الأسـتاذ يوسـف فنيانـوس راعـي هـذا المؤتمـر، معالـي الـوزراء والنـواب الكـرام، حضـرات ممثّلـي الأجهـزة الأمنيّـة، حضـرات رؤسـاء البلديّـات واتّحـادات البلديّـات، أيّهـا الحضـور الكريـم،

يطمـح المؤتمـر الرابـع والأخيـر فـي فصـل ٢٠١٧-٢٠١٨ للّجنـة العلميّـة فـي نقابـة المهندسـين فـي بيـروت إلـى إشـراك الباحثيـن والمهنيّيـن وصانعـي القـرار فـي نقـاشٍ بنّـاء،

حـول إمـكان إنشـاء إدارات إقليميـة فـي لبنـان أو إيجـاد أطـر علميـة وعمليـة لمعالجـة القضايـا المدينيّـة بحسـب النطـاق الجغرافـي الـذي تمتـد عليـه فعليـا وليـس حدهـا بالنطـاق البلـدي الاداري.

إنّ أكثـر مـن ٨٠٪ مـن سـكان لبنـان يقطنـون فـي المـدن وأن ٦٠٪ منهـم، علـى الأقـل، يعيشـون فـي خمسـة تجمعـات كبـرى (بيـروت وطرابلـس وصيـدا وصـور وزحلـة) مـع الإشـارة الـى أن أكثـر مـن نصـف هـؤلاء يعيشـون فـي العاصمـة وحدهـا. وتشـير هـذه النسـبة العاليـة مـن الكثافـة السـكانية علـى جـزء صغيـر مـن الأراضـي اللبنانيـة الـى ان ثقـل الامكانـات وحجـم الفـرص الاجتماعيـة والاقتصاديـة والسياسـية فـي لبنـان متمركـزة فـي المـدن. فـي المقابـل، يعانـي

معظم سكان هذه المدن رداءة الظروف الاجتماعية والمكانية والبيئية التي تراكمت على مدى العقود الماضية.

فمن تلوث الهواء، والاكتظاظ السكاني، وزحمة السير، والنفايات، وتقلص الاماكن العامة والخضراء، الى الضجيج والفوضى العمرانية وانقطاع الكهرباء وشح مياه الشرب.

أهم أسباب تدهور هذه الظروف، في مدن لبنان الكبرى اليوم، يكمن في ضعف أطر الحوكمة التي تنسق بين السلطات المحلية. وقد بيّنت الخطة الشاملة لترتيب الأراضي اللبنانية مدى تجزؤ المشهد الجغرافي على صعيد الوطن كلّه. فهناك أكثر من ١٠٠٠ بلدية في أقل من ١١٠٠٠ كم مربّع، بينما تمتد المدن الرئيسة على مدى نطاقات بلدية متعدّدة تفتقد الى التعاون والتنسيق في ما بينها. ونتيجة ذلك، لا يزال معظم التحديات المدينيّة غير قابل للحل بينما تلجأ السلطات المحلية الى خيارات غير مستدامة وغالباً غير قابلة التطبيق. وآخر مثال على ذلك أزمة النفايات في بيروت وجبل لبنان. كيف تعاملت مدن أخرى مع تحديات التعاون على الصعيد الإقليمي؟ ما هي العقبات التي تغلّبوا عليها وما هي الدروس التي يمكن أن نستخلصها من تجاربهم؟ وبصورة عامة، كيف يمكننا أن نفكر في "المدينة" في مناطق مقسمة متداخلة الاختصاص والتنافس المحليّ؟ يهدف هذا المؤتمر إلى إطلاق نقاش بين الزملاء في نقابة المهندسين والمعنيين بمن فيهم رؤساء البلديات والباحثون والمنظّمات الدوليّة المعنيّة بمعالجة المواضيع المدينية حول إمكان تطوير استراتيجيات تمتد على رقع جغرافية تربط ما بين عدة مناطق إدارية وتنسق ما بين بلدياتها. وتغني النقاش مشاركة عدد من المحاضرين والاختصاصيّين سيطرح تجارب دول أخرى مثل فرنسا وكوريا وهولند التي واجهت وعالجت التحدّيات نفسها وتبادل الخبرات وتوسيع افق النقاش. وسوف يُختتم المؤتمر بسلسلة من الاقتراحات والتوصيات نأمل أن تكون بداية خارطة طريق تساهم في تحسين الواقع الراهن.

في النهاية، وفي ختام هذه السلسلة من المؤتمرات، أود شكر جميع أعضاء

اللجنـة العلميـة فـرداً فـرداً علـى عملهـم الـدؤوب لإنجـاح جميـع هـذه المؤتمـرات، حتمًـا لا ننســى النقيـب تابـت الـذي شــارك باجتمعاتنــا وأرشــدنا وأعطانــا كامـل الدعـم.

والشـكر لمعالـي الوزيـر فنيانـوس رعايتـه هـذه المؤتمـرات الأربعـة، وحضـوره الدائـم، الـذي يعطينـا الأمـل أنـه لا يـزال هنـاك مـن يسـمع ومـن يهتـم فـي الدولـة اللبنانيـة.

أختـم "بـأن المـدن التـي لا تبتسـم فـي وجـوه الغربـاء هـي المـدن التـي تبكـي فـي صـدور شعوبها".عشـتم عاشـت نقابـة المهندسـين وعـاش لبنـان.

كلمة نقيب المهندسين



معالي وزير الأشغال الأستاذ يوسف فنيانوس راعي الاحتفال
أصحاب السعادة المديرين العامين والنقباء السابقين
حضرات أعضاء مجلس النقابة والأعضاء السابقين
زميلاتي وزملائي

أيها الحفل الكريم،

يسُرني أن أستقبلكم في بيت المهندس بمناسبة انعقاد المؤتمر الرابع والأخير في فصل ٢٠١٨/٢٠١٧ للجنتنا العلمية حول الخطة الشاملة لترتيب الأراضي والتخطيط المدني في لبنان الذي ننظمه بالتعاون مع UN Habitat. ويتطرَّق هذا المؤتمر إلى موضوع المناطق الحضرية الكبرى في لبنان عبر إطلاق نقاش بنّاء حول أُطر الحوكمة والعلاقة بين المستوى البلدي وتجمع البلديات والمستوى الوطني العام.

إن أكثر من ٨٠ ٪ من سكان لبنان يقطن في المدن و ٦٠ ٪ منهم، على الأقل، يعيشون في خمسة تجمعات حضرية كبرى (بيروت وطرابلس وصيدا وصور وزحلة)، كما أن أكثر من نصف هؤلاء يعيش في نطاق بيروت الكبرى. أي أن المجتمع اللبناني مجتمع مديني بامتياز تتمركز فيه الكثافة السكانية والنشاطات الاقتصادية في التجمعات الحضرية الأساسية.

ويعاني سكان المدن ضغوطات عديدة وتردي الخدمات وزحمة السير وتراكم النفايات كما يعانون من الاكتظاظ السكاني وغياب السياسات التي تهدف إلى تنظيم النسيج وتطوير الأماكن العامة والمساحات الخضراء وتحسين ظروف

السكن واعتماد سياسات تواكب عصر التحوُّل البيئي.

إن معظم هذه المشاكل يرتبط بضعف أطر الحوكمة وفقدان التنسيق ما بين الإدارات المحلية وتجزئة القرارات والصلاحيات وانعدام الوضوح لعلاقة الأطر المحلية بالمستوى الوطني العام.

ويهدف هذا المؤتمر إلى إطلاق النقاش بين المهندسين والاختصاصيين ورؤساء البلديات وتجمع البلديات والمنظمات الدولية المعنية حول إمكانية تطوير استراتيجيات حضرية لتأمين التنسيق بين المناطق الإدارية المختلفة والترابط ما بين المستوى المحلي والمستوى الوطني.

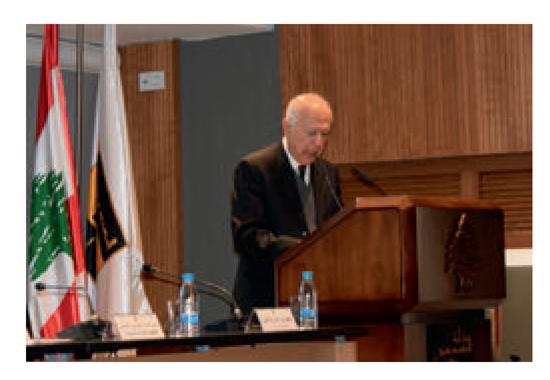
كما أننا نستقبل اليوم ضيوفاً أجانب يشاركوننا تجارب مدن أخرى لإيجاد حلول تنظيمية وإدارية توفّر التطور المتجانس للحيِّز الحضري.

فالدكتور فيليب بانري سيعرض لنا إشكالية تكوين إطار تنظيمي لباريس الكبرى يتخطى تجزئة الحيِّز المديني إلى مجموعة بلديات تدور حول وسط المدينة التاريخي. والدكتور سيوك جيونغ سيعرض لنا كيف أعيد بناء مدينة سيول بعد الدمار الذي خلّفته الحرب في كوريا، كما أن الدكتور رمكو سوك سيتكلم على تجربة منطقة روتردام-هاغ الحضرية التي أُنشئت سنة ٢٠١٤ وتضم ٢١ بلدية وحوالي مليوني نسمة يقطنون في تجمع سكاني يمتد على مساحة ١١٣٠ كلم٢.

وفي الختام، أرحب بكم مرة أخرى آملاً أن تشكل نقاشات هذا المؤتمر والتوصيات التي ستصدر عنه بداية خريطة طريق تساهم في إيجاد حلول مستدامة للتحديات التي تجبه تطور مدننا.









كلمة معالي وزير الأشغال العامة والنقل



بدايةً، أتقدّم من نقابة المهندسين في بيروت ومن نقيب المهندسين في بيروت المعمار جاد تابت، كما سائر أعضاء النقابة، بشكر بتشريفي رعاية هذا المؤتمر الّذي تقيمه النقابة. شكرًا للّجنة العلميّة. ما تقوم به نقابة المهندسين من ورش عملٍ ومؤتمراتٍ دائمة مواكبةً التطوّر والتقدّم في حقولٍ وميادين شتّى وفق برنامج مستمرّ إنّما يعود حتمًا، في إطار تعزيز قدراتنا على صعيد التخطيط الاستراتيجيّ الّذي نحن اليوم في أمسّ الحاجة إليه.

إنّ تطوّر التنظيم المدني في لبنان يشكّل ركيزةً أساسيّة في عمليّة النموّ الاقتصادي والعمراني بحيث يفرض على الإدارة المستمرّة من خلال مخطّطاتٍ تنظيميّة دقيقة وسليمة يراعى فيها كلّ شروط توفير السلامة العامّة ومواجهة الامتداد العمرانيّ العشوائي، ما يتيح تجهيز المناطق بما يحتاجه الأفراد والمؤسّسات من عناصرٍ ومقوّمات لتوفير مستلزمات الحياة الطبيعيّة. إنّ غاية التنظيم المدني وهدفه هما ترتيب كامل الأراضي اللبنانيّة من خلال مخطّطاتٍ توجيهيّة تحدّد القواعد والاتّجاهات الأساسيّة لتنظيم المناطق، مع الأخذ بعين الاعتبار السياسة العامّة العمرانيّة والتطوّر السكّانيّ وتاليًا توفير التوازن ما بين هذا التطوّر من جهة والحفاظ على الطبيعة والمناطق الأثريّة والزراعيّة وكلّ العناصر البيئيّة والتماشي مع الواقع الاجتماعيّ والاقتصاديّ.

إنّ معظم المناطق اللبنانيّة غير منظّم ويرعاه نظامٌ مؤقّت. ما لا شكّ فيه أنّ الحروب اللبنانيّة، على مدى سنوات، أدّت إلى تبعثر في العمران في كلّ الاتّجاهات وعلى حساب كلّ الاستعمالات الحرجيّة والزراعيّة والطبيعيّة بكتلٍ حجميّة لا تنسجم ولا تتطابق مع مقياس البلدات والمقياس البشري، ما دفع بالعديد من الهيئات المحليّة إلى الطلب والتأكيد على وضع بلداتهم تحت

وضـع مخطّـطٍ تنظيمـي لهـا ودرسـه، يتناغـم مـع الواقـع والمحيـط وتاليًـا مـع التوسّـع العمرانــي المسـتقبليّ.

إنّ التصميـم التوجيهـيّ، أيّهـا السـادة، لمدينـة بيـروت، الّـذي أقـرّ سـنة ١٩٥٤، وتـمّ تعديلـه علـى مراحل وصـولًا إلـى مرسـوم ١٩٧٤/٩٢٨٥ قد لحظ اسـتثمارًا عاليًـا جـدًّا إلـى المناطـق الارتفاقيّـة تصـل إلـى سـتّة أضعـاف مسـاحة العقـار من دون الأخـذ بعيـن الاعتبـار تحديـد مسـاحةٍ خضـراء فـي المدينـة. إنّ هـذه النسـب العاليـة مـن الاسـتثمارات كانـت السـبب الأساسـيّ لانتشـار الأبنيـة العشـوائي فـي العاصمـة بيـروت بغيـاب تصميـم توجيهـيّ ونظـام تفصيلـيّ للمدينـة باسـتثناء مـا أقـرّ فـي الوسـط التجـاريّ للمدينـة. لـم يكـن تصنّيـف الضواحـي الجنوبيّـة والشـماليّة للمدينـة أوفـر حظًّـا مـع مـا يُسـمّى نظـام ضواحـي بيـروت الّـذي أقـرّ سـنة ١٩٧٠. مـا نشـهده اليوم، فـي هـذه الضواحـي مـن انتشـار عشـوائيّ، نتيجـةٌ واضحـة للمخالفـات الّتـي أقـرّت بموجـب قوانيـن اسـتثنائيّة. إنّمـا صـدر مؤخّـرًا عـن المديريّـة العامّـة للتنظيـم المدنـي بالتعـاون مـع نقابتَـي المهندسـين فـي بيـروت والشـمال بإقـرار الأبنيـة الخضـراء فـي لبنـان مـن شـأنه أن يكـون خارطـة طريـق إلـى تطويـر قانـون البنـاء. إنّ معظـم المناطـق اللبنانيّـة يتمتّـع بمزايـا مهمّـة ينبغـي اسـتثمارها والمحافظـة عليهـا؛ فالتحـدّي الكبيـر فـي رسـم أيّ سياسـةٍ تنظيميّـة يكمـن فـي كيفيّـة مواكبـة التطـوّر العمرانـي مـع المحافظـة علـى المكان وأهميّتـه التاريخيّـة. فلـلإرث التاريخـيّ أهميّـة رئيسـيّة فـي الاقتصـاد السـياحيّ والتطـوّر الحضـاريّ.

إنّ صغـر مسـاحة لبنـان واقـعٌ لا منـاص منـه وكثافـة سـكّانه تعتبـر مرتفعـة بحسـب التقييـم العالمـي. وهـذا التوسّـع يطـرح أمامكـم وأمـام لبنـان تحدّيًـا كبيـرًا تجـاه التأثيـرات المفترضـة فـي نوعيّـة توافـر المـوارد الطبيعيّـة وفـي مـا سـيحلّ بالمسـاحات الطبيعيّـة الزراعيّـة الجماليّـة الّتـي سـيطالها هـذا التوسّـع.

انطلاقًـا مـن هـذا الواقـع، إنّ مـن واجبنـا جميعًـا أن نحـدّد السياسـات العامـة ونسـتخدم الوسـائل الكفيلـة بالاهتمـام بسـلامة الأراضـي والحفـاظ علـى خصائصـها الأساسـيّة وتفعيـل الخطّـة الشـاملة لترتيـب الأراضـي مـن خـلال توسـيع مرحلـة

الخيارات المتاحة للسكن والاستثمار في كلّ أنحاء البلاد. إنّ مواجهة التحدّي الديموغرافي لا يكون إلّا من خلال خطّةٍ واضحة تقوم على رؤية متكاملة لمستقبل وطن مع إعادة تحديد أولويّات الإنماء المتوازن من خلال اقتراحاتٍ تشريعيّة وتنظيميّة من شأنها تأمين ضوابط أفضل لاستعمال الأراضي وتنمية المناطق.

هذا ما نفعله في نقابة المهندسين من خلال هذه المؤتمرات: وضع البنود الأساسيّة لهذه الاقتراحات التشريعيّة.

وأنا هنا أعلن بأنّني سوف أتبنّى من دون أي تعديل كلّ ما تخرج به هذه المؤتمرات من توصيات.

لا بدّ في الختام من توجيه كلمة شكر لنقابة المهندسين في بيروت على مبادرتها لعقد هذا المؤتمر البنّاء مع التأكيد على ضرورة التوصّل إلى وضع خطّة تصنيفٍ كاملة بين مختلف القطاعات والمؤسّسات المختلفة لتحقيق الأهداف المرجوّة، وشكرًا.

المحور الأول

المناطق الحضريّة الكبرى
تجارب باريس وسيول وروتردام

إدارة الجلسة: د. منى حرب

الدكتور فيليب بانريه
Dr. Philippe Panerai

مؤلّف وأستاذ جامعي في الهندسة المعماريّة وتخطيط المدن
مهندس معماري متخصّص في التنظيم المدني
عمل على أبحاث ومداخلات تتعلّق بالتنظيم المدني في باريس والقاهرة والبرازيل

يتناول الدكتور بانريه تجربته وتطوّر مشروع Grand Paris



A l'échelle internationale on parle de plusieurs entités en même temps - et c'est une difficulté : à la fois, ce que j'appelle le petit Paris, c'est-à-dire la commune de Paris, et donc la municipalité, dont la surface est de 105 km2 en comptant les bois de Vincennes et les bois de Boulogne et qui a 2.2 millions d'habitants. Cette commune est le centre d'une agglomération de ce qu'on appelle provisoirement ou définitivement la métropole ou plus communément le Grand Paris. La métropole ne couvre pas toute l'agglomération et l'agglomération elle-même serait la région Île-de-France (Fig. 1)

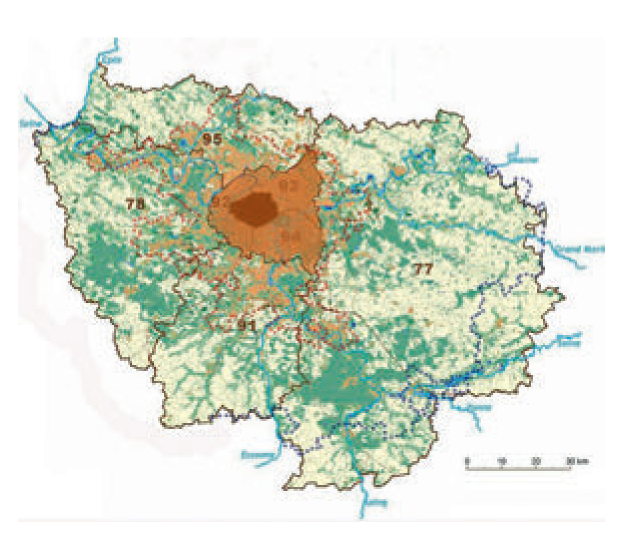


Fig 1 : Paris, Grand Paris, Ile de France

D'autre part, on a des contraintes qui tiennent à la géographie qui expliqueraient la fondation de la ville et le développement de l'agglomération et qui aujourd'hui encore joue un certain rôle. On a eu le développement des transports par voie d'eau et le chemin de fer qui passait d'abord par les vallées et puis sur les plateaux plus hauts à partir de 1950 avec le développement des autoroutes et des aéroports à l'opposé du chemin de fer qui était plus bas. Sur ces plateaux qui sont toujours très largement agricoles, avec de grandes forêts, de temps en temps il y a quelques lotissements, de temps en temps quelques petits villages avec des châteaux, de temps en temps des châteaux plus importants, et puis il y a tout le reste. Le reste est ce qu'on appelle pendant des années la banlieue, en donnant à ce nom un aspect un peu péjoratif, c'est-à-dire la banlieue qui n'est pas la ville, qui est en quelque sorte en dehors. En plus, cette banlieue symbolise là où on dépose les choses dont on se débarrasse en

quelque sorte (comme les dépôts ou les usines). Auparavant, il y avait peu de monde dans la banlieue-ville. De nos jours, le nombre d'habitants dans la banlieue a largement augmenté. Et elle grandit parce qu'évidemment le petit Paris ne peut pas s'agrandir plus.

On a jusqu'à nos jours une dichotomie assez forte entre le Paris central et le reste. Et l'enjeu du Grand Paris est d'essayer de penser le reste et pas seulement le Paris central ou même de penser le Paris central comme moteur de transformation du reste.

On oublie souvent que la ville, avant de s'étendre, est entourée d'un territoire qui est déjà un peu organisé en comparant le plan du 19e siècle où on voit l'agglomération avec quelques villages qui sont loin du Paris de l'époque et les deux relativement grandes forêts de part et d'autre (Fig 2). Quand la ville s'agrandit, elle absorbe tout cet étage ancien et donc elle ne s'agrandit pas sur une feuille blanche, contrairement à ce que pensent beaucoup de gens.

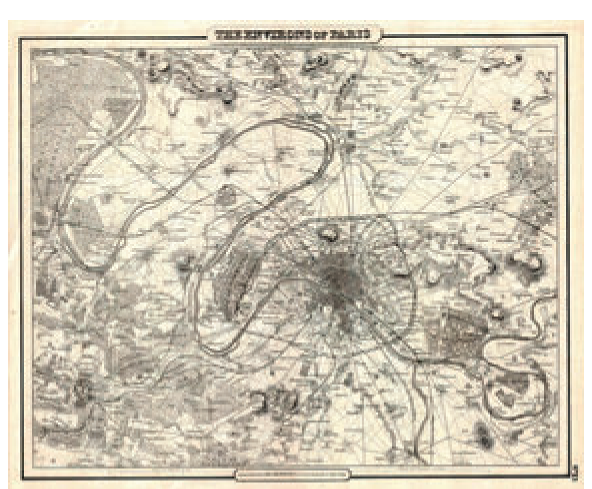


Fig 2 : Paris au début du 19ème siècle

L'idée que la ville de Paris qui était à l'époque (18e-19e siècles) de l'ordre de 100,000 habitants ne peut pas être organisée toute seule et par conséquent est arrivée en même temps que la réorganisation administrative de la France et la classification des départements. Cela signifie que dès 1790 (donc un an après la révolution), on a commencé à dire qu'il y a un département de la Seine, dont Paris, qui est à la fois la capitale de ce

département et celle de la France. Tout le monde sait que Haussmann a été l'un des grands préfets de Paris et qu'il a eu l'audace d'augmenter la dimension de la ville qui s'était arrêtée au mur de la fin du 18e siècle. Ensuite, l'armée a fait l'autre mur défensif un peu plus loin. Puis, on s'est dit finalement qu'il faut faire correspondre la limite administrative de la ville de Paris à la limite de la défense militaire (Fig 3).

Donc on a eu ce presque dédoublement d'échelle de Paris organisé par Haussmann. Napoléon III, l'empereur, avait dit qu'il fallait même aller un peu plus loin.

Mais malheureusement, il a perdu la guerre de 1870 et le projet n'a pas pu être réalisé. Mais l'idée du Grand Paris était déjà là ; c'était l'au-delà de ce petit Paris redéfini comme beaucoup plus grand qu'avant mais limité par l'enceinte ; donc il fallait penser le développement de l'ensemble.

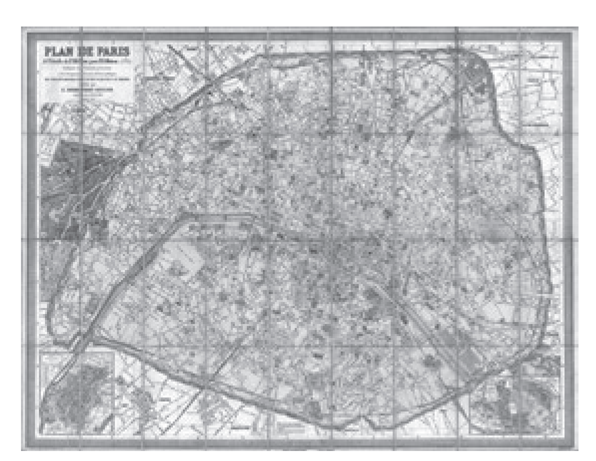


Fig 3 : Le Paris d'Haussmann



Fig 4 : Le plan Prost



Fig 5 : Les villes nouvelles

En 1934, Henri Prost, urbaniste relativement important, propose une organisation d'un territoire sur un cercle d'à peu près 30km de rayon, donc 60km de large (Fig 4). Le « brave » Henri Prost fait valider son plan d'aménagement de la région parisienne au début de 1939 ; la guerre éclate vers le mois de Juillet. Par conséquent, on pense à autre chose. Et donc le plan Prost laisse des traces. Il se passe de petits essais à l'époque de l'organisation du pays durant la présidence du général De Gaulle et on obtient un nouveau schéma directeur où les choses tout à fait différentes : on a le Paris intramuros limité par les traces d'une ancienne enceinte, on

a la banlieue qu'on pense qu'elle est mal organisée et l'on pense qu'au-delà de la banlieue distante on peut trouver d'autres axes de globalisation, des villes nouvelles (Fig 5). Cela signifie qu'il y a cette idée de 1965 que l'existant proche n'est pas très bien et qu'il faut si possible l'oublier – sauf qu'on ne l'oublie pas parce que Paris est habitée.

Je pense que c'est une erreur d'avoir ce schéma un peu abstrait. Du point de vue de la gouvernance, sur 12,000 m2 on a 1,300 communes (La France est un pays qui a le plus de communes proportionnellement à la surface de son territoire ; il y a plus de communes en France qu'en Espagne pour une surface relativement équivalente). Donc on a 1,300 communes et 8 départements, à chaque département un préfet, et après la décentralisation on a en plus un conseiller départemental. Le préfet représente l'Etat dans le département, mais le conseiller représente la majorité politique du département qui n'est pas forcément la même que celle que l'Etat qui est représentée par le préfet. Déjà, représenter l'Etat et la majorité et la minorité d'un département n'est pas une chose si simple, et en plus, il y a les grandes villes dans les départements qui pourraient ne pas être en accord avec la direction générale quand ils sentent que les petites villes ont leur mot plus que les grandes villes.

Entre 2008 et 2018, on n'ose plus parler de Grand-Paris parce que ça rappelle les années 30. Chronologiquement parlant, en gros, on a au moins tous les 4 ans des élections, ces élections mènent souvent à des changements de majorité et elles ne se produisent pas de la même façon à tous les niveaux de la hiérarchie administrative. En 2001, pour la première fois, on élit en France un maire inconnu alors qu'avant ils étaient tous des maires de Droite. Ce nouveau maire commence à faire des changements et il propose d'avoir des relations plus apaisées entre Paris et la proche banlieue et de ne pas considérer que la proche banlieue est le « dépôt » de la ville. En 2005, la région d'Île-de-France, sous l'autorité de son président, décide de réviser le schéma directeur. Jusqu'à présent,

le schéma directeur d'Île-de-France, celui de 1965 notamment, avait été élaboré par le pouvoir de l'Etat qui dirigeait la capitale et la région de la capitale. Et en 2005, on dit que c'est la région d'Ile de France qui elle-même va proposer la révision du schéma directeur ; non seulement elle le fait, mais elle le fait avec un débat public (Fig 6).

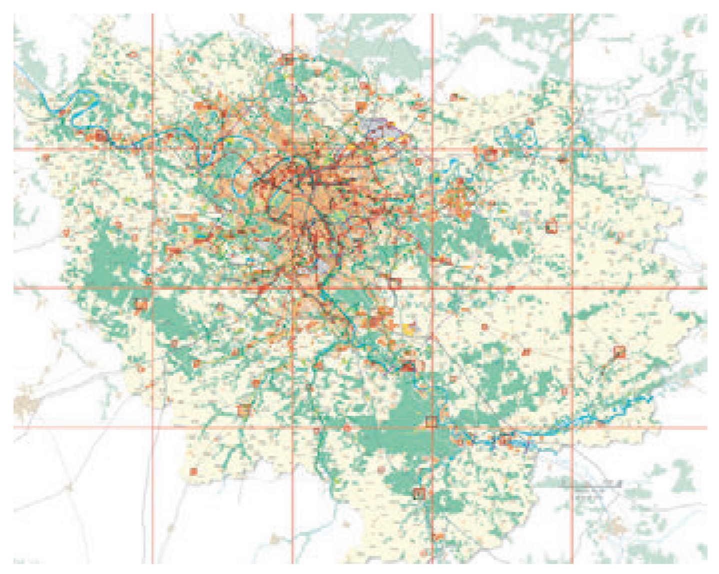


Fig 6 : Le Schéma Directeur de l'Ile de France

Jusque-là, on n'apprenait les choses que si on était très au courant ou si on avait des connaissances dans les cabinets ministériels. Les autres ne savaient rien avant que les documents et décisions ne soient approuvés et tamponnés. Mais à partir de 2001, on organise un très grand nombre de débats sur ce que l'on n'appelle pas encore Grand-Paris mais qu'on appelle Paris Métropole. Et un groupe d'élus et de quelques non élus se sont mis à penser à un concept qu'on appelle la Conférence Métropolitaine qui serait une sorte de rencontres régulières qui peut envisager l'avenir et où on discute sans qu'il n'y ait aucune valeur juridique, parce que c'est simplement un lieu de débat. Les gens commencent à s'y intéresser. Dès que Sarkozy a été élu en 2007, qui est un homme de Droite, il décide que l'Etat va reprendre un peu d'autorité. Sur ce, il lance l'année d'après l'idée



Fig 7 : Le métro du grand Paris

de la consultation du Grand-Paris ou Paris capitale de la France qui doit être organisée par l'Etat. Des architectes vont présenter des projets qui arriveraient à 3,000 pages de rapports et on va en discuter. Pendant cette consultation qui était un concours d'idées international, le secrétaire d'Etat Christian Blanc, qui était précédemment à la fois président de la région autonome des transports parisiens et de la RATP qui gèrent les métros et les bus du Grand-Paris, avait à cette occasion inventé un nouveau système de métro particulièrement intéressant qui est un métro sans conducteur ; donc un métro qui marche même quand les conducteurs sont en grève. Puisqu'il pensait que c'était une bonne idée, il décide à peu près tout seul le tracé de ce nouveau métro du Grand-Paris en disant qu'il faut un métro moderne pour permettre la mobilité de tout le monde (Fig 7).

En 2010, un an après la fin de la consultation, c'est Huchon, l'actuel président, qui est réélu. Pendant cette période, la région n'est pas très favorable pour le projet du Grand-Paris, et donc l'Etat crée la Société du Grand Paris. C'est une société financière et commerciale qui est chargée de retrouver les fonds après autorisation de l'Etat pour commencer à

construire le métro du Grand Paris.

A ce moment-là, le Grand Paris à se résume à une question très simple : il y a un métro qui va rendre tout le monde heureux. Pendant ce temps, certains élus de la ville de Paris, qui sont plutôt de Gauche de la région, finissent par s'entendre (car même s'ils sont du même parti ils ne s'entendent pas trop à priori) et ils inventent une chose qui est assez utile qui s'appelle le Syndicat Paris Métropole où les groupements de communes peuvent adhérer. Ceci veut dire que ceux qui ne veulent pas adhérer ne sont pas obligés de le faire et entretemps on a oublié le travail des équipes.

En 2012, Hollande, qui est socialiste, est élu président. Donc l'administration de Sarkozy n'est plus en place. Hollande hésite un peu puis finit au bout d'un an par décider que quand même on va continuer le Grand Paris. Il va mettre à la tête de la société du Grand Paris une personne de son côté.

Et pendant cette année, le projet n'avance pas énormément car toutes ces discussions ont pris du temps.

En 2014, il y a eu des élections municipales et Anne Hidalgo a été élue. L'année d'après il y a eu des élections régionales et c'est Valérie Pécresse, ancienne ministre de Sarkozy (donc de Droite) qui est élue. Donc on observe qu'à chaque fois qu'un parti prend la région il perd l'Etat et après il garde l'Etat mais il perd la région.

On finit en 2016 par créer la Métropole du Grand Paris, et parce que la Société du Grand Paris a bien travaillé, on commence à attribuer les premiers marchés des grands travaux pour construction du métro du Grand Paris express qui est un tronçon de la banlieue Sud. Puis, il y a eu les élections présidentielles avec un nouveau président élu qui est Macron (et on ne sait pas s'il est Droite ou Gauche étant les deux à la fois) et

donc tout le monde est un peu désarçonné ; mais en fait tout le monde est content et il y a de l'enthousiasme. Le maire de Paris fait alliance avec le président de la République et Paris est enfin choisie pour organiser les jeux olympiques qu'on n'avait pas eus depuis 1924. On a aussi l'exposition universelle en 2025 et on se dit que le métro doit être prêt en 2025. Après quelques semaines, on décide d'abandonner l'exposition universelle car elle coûte trop cher. Or l'exposition universelle succédant aux jeux olympiques était une façon de mobiliser un certain nombre de moyens, notamment financiers, mais qui accélèrent la construction des infrastructures pour notamment s'occuper des territoires qui sont juste au Nord de Paris (c'est la banlieue la plus pauvre de Paris). Donc on remarque l'effet de cette alternance permanente et ces rivalités de personnes à l'intérieur de chaque parti.

Il y a eu principalement 3 équipes qui ont réfléchi sur le Grand Paris : L'équipe Descartes dont Yves Lion était mandataire (Fig 8). Il se dit que si l'on veut réfléchir sur le Grand Paris avec les 12 millions d'habitants ça pourrait être le potentiel de 12 grandes villes que l'on pourrait rassembler autour du Paris existant (c'est dire l'importance des enjeux).

Il y a aussi l'équipe de Richard Rogers qui a été très active pour travailler sur la prospective et qui reprend les études sur Londres et les applique au Grand Paris du fait qu'on est centralisé depuis le temps de Louis XI et qu'on a beaucoup de mal à s'en sortir (Fig 9).

Une vision démocratique de la région Parisienne voudrait certes que ça ne soit pas toujours le Paris central qui ait le plus d'importance mais du fait que l'histoire et la richesse sont concentrées dans cette partie, on ne va pas immédiatement pouvoir changer la situation. Alors, cette équipe propose un certain polycentrisme avec une hiérarchie au centre de Paris.

Ensuite il y a l'équipe d'Antoine Grumbach qui ajoute que le problème de

Paris, c'est qu'elle n'a pas de port, que le port de Paris c'est le Havre et que la solution était de faire du Grand Paris un complexe Paris-Rouen-le Havre. (Fig 10)

Alors Christian Blanc commence à discuter et à négocier avec tous les présidents de départements, avec les présidents des intercommunalités et avec les maires et autres personnalités importantes. Tous lui disent qu'ils veulent que le Grand Paris passe par leur commune mais ils ne veulent pas que le métro du grand Paris passe par leur commune sans s'arrêter. Le résultat est qu'il y avait 10 stations et maintenant il y a 70 stations. Alors la longue négociation qui a duré des années n'a pas d'enjeux politiques : tous les élus sont d'accord



Fig 8 : Le Grand Paris de l'équipe Descartes

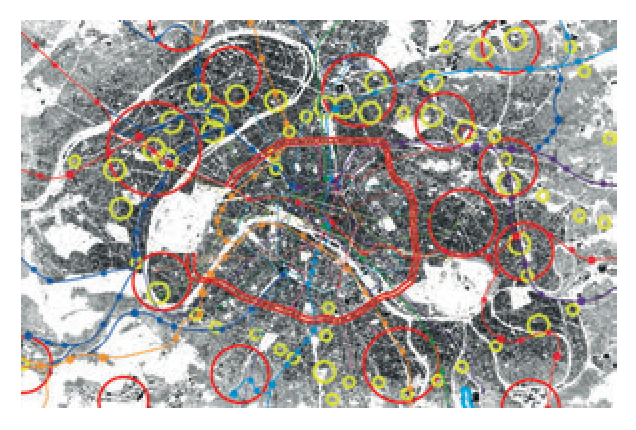


Fig 9 : Le Grand Paris de l'équipe Rogers

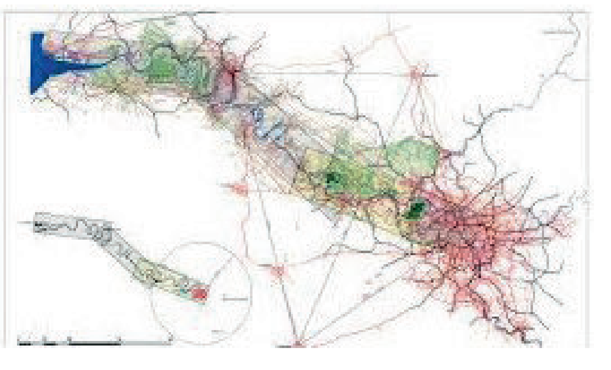


Fig 10 : Le Grand Paris de l'équipe Grumbach

pour que leurs villes et les villes voisines qui n’ont pas les mêmes appartenances politiques aient une station pour ce métro.

D’après mon avis personnel, je pense que ce projet ne se terminera ni en 2025 ni même en 2035. En plus, l’Etat a la possibilité de développer des secteurs particuliers où il a un certain pouvoir de décision ; donc on a quand même des endroits où l’on peut réagir et où l’Etat y a investi de l’argent.

Enfin, ce qui reste de ce Grand Paris aujourd’hui (le plus lisible) est le schéma du métro et l’aéroport de Roissy qui devient l’aéroport principal de Paris. Le résultat de 2012 est complètement contradictoire par rapport aux villes nouvelles qui ont été pensées en 1965 et donc l’urbanisme se décide parfois en dehors des grands schémas principaux.

الدكتور سيوك جيونغ أستاذ في قسم التخطيط
والتنظيم المدني - جامعة سيول

يتناول الدكتور جيونغ تجربته وتطوّر المشروع المديني لمنطقة سيول الكورية

Professor Seok Jerome JEONG

Seoul’s Experience in Cultural Heritage,
Sustainable Tourism, and Urban Regeneration
TITRE DE L’INTERVENTION ?

Seok Jerome JEONG, Professor - Dept. of Urban Planning & Design
University of Seoul, KOREA - Jan. 31. 2018.

Good afternoon.

I am very happy to be here in Beirut and to present Seoul’s experience in Cultural Heritage, the Newtown and Urban Regeneration. I am Seok Jerome JEONG, UOS. I was in charge of the WBG project of Seoul study on CH, ST, and UR last year.

First, I would like to introduce myself and my researches: currently I am at the University of Seoul. Before I came to the university, I worked to Seoul Institute, which is the think tank of the city, from 1994 to 2007 as I worked with the mayor. My researches included the urban landscape such as the Han River landscape management plan, the urban space such as the master plan for pedestrian environment, the conservation community such as the Bukchon plan and the Insa-dong plan, and the North East Asian city such as the BeSeTo Study, the North Korean city. Yesterday, I went to the streets of Beirut for the first time and I walked along the seaside the area: and it is not easy to walk! And I would never know how to cross roads! Therefore, I think that the first project in Beirut should be to do a city for pedestrians.

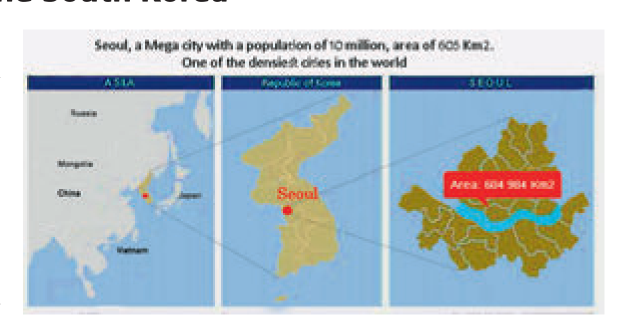
As for Korea, it is located between China and Japan and it is divided between North and South.

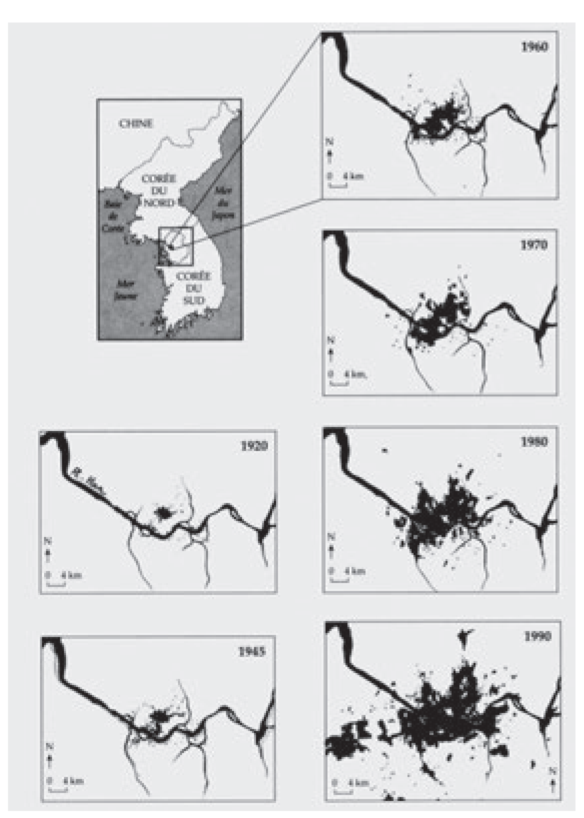
I would like to briefly introduce the history of Seoul and integrated policies for Cultural Heritage Sites and Urban regeneration..

1. Overview of Seoul and South Korea

I will briefly introduce my city and Korea.

Korea is located in north East Asia, between China and Japan. As you know well, Korea is divided between North and South.





Seoul, capital city of South Korea is here. Its area is 605 square kilometers with a population of 10 million inhabitants. We have 25 local districts. Not only is there a mayor for Seoul but also, a district mayor is elected by Seoul citizen every 4 years.

Nature of Seoul

The average width of Han River is 1 kilometer. It flows in the middle of Seoul. We

have 30 bridges on Han River along with a riverside park.

Seoul has many mountains: on the north, south, east, west, and even in the middle of Seoul. Namsan is one of them. The Seoul City Wall was built in the 1390s, linking 4 mountains and hills. The length of the city wall is about 17 kilometers.

Historical places in Seoul

Seoul has some 600 years of history as a capital city from the Joseon Dynasty. Historic building remained preserved is Seoul. The Gyeonghoeru Pavilion in the Gyeongbokgung Palace is one of these historic buildings.

Streets in Seoul

The Insadong street is one of the main tourist attractions.

2. Overview of Growth in Seoul and South Korea Since 1960

Seoul's Explosive Growth

It was 1394 when Seoul became the capital of Joseon Dynasty. Joseon Dynasty lasted for 600 years and suffered the Japanese occupation (1910-1945) and the Korean war (1950-1953).

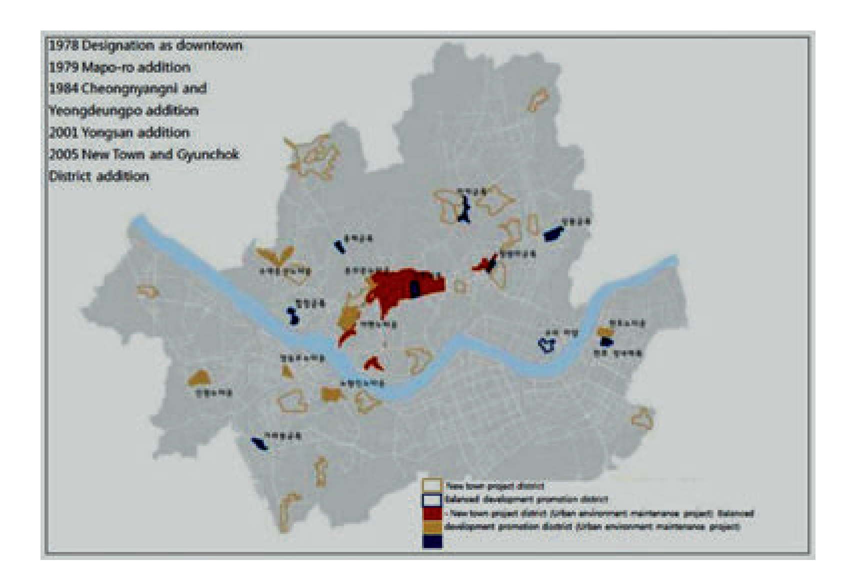
When the Korean war ended in 1953, the population of Seoul was 1.5 million. The GDP per capita was less than 100 USD.

Since the 1960s, Seoul has experienced very fast economic development and urbanization. It was called the "Miracle of Han River" or the unusual "explosive growth". The population of Seoul increased from 2.5 million to 5 million in the 1970s and exceeded 10 million in 1990.

The GDP per capita also increased from 1000 USD in 1977, to 10000 USD in 1995, 20000 in 2007, and 29000 in last year.

The Gangnam Development started in the 1960s. Gangnam means south of Han River.

In fact, Seoul hosted global sports events such as Seoul Asian Game in 1986 and Seoul Olympics in 1988 as well as FIFA World Cup in 2002.



Extension of Seoul

The map shows the expansion of Seoul. During the Joseon Dynasty, Seoul was only in city walls called Hanyang Doseong. In the time of the Japanese occupation, Seoul was expanded out of the city walls. It was 1960 when the Gangnam area became a part of Seoul.

On the other hand, the Hyundai Apartment was built in 1978. Even though modern style apartments were built, the neighboring area was still a farmland.

In the 1990s, Seoul has experienced drastic changes; a kind of paradigm shift. In fact, the 600th anniversary project started in 1994. The goal was to emphasize the natural beauty of Seoul and historic & cultural heritages of Seoul.

3. Seoul's Urban Growth by Era

The history of Seoul's urban growth can be divided into 5 eras.
- The 1960s and 1970s were these era of Urban Development (UD).
- The 1980s was the era of UD & Redevelopment Era (RD), where the new development was out of Seoul and the redevelopment and reconstructions were in the downtown of Seoul.
- The 1990s was the era of UD & the beginning of Urban Regeneration (UR).
- The 2000s was the era of RD & Urban Redevelopment & Newtown (NT).
- The 2010s was the era of UR.

UD (Urban Development Era)
The Mapo Apartment was built in 1962 as the first ever apartment site in Seoul with 6 stories, 10 buildings including 6 Y-shaped. 642 households were living here. In the spring of 1991, the Mapo Apartment was demolished.

The Banpo Apartment was built in the 1970s. It is large-scale apartment site built by Korea Housing Corporation.

UD & RD (Urban Development & Redevelopment Era)
In the 1980s, Seoul was very busy preparing for Seoul Olympics. The Sports Complex and Olympic village were built. The number of foreign tourists in 1985 were 1.4 million.

Han River Development project was implemented in the 1980s. Waste pipes were supplied and Riverside parks were built.

UD & UR (Urban Development & Urban Regeneration Era)
In the 1990s, the 600th Anniversary Project started. Royal palaces including Gyeongbokgung Palace and Changdeokgung Palace were

restored. The Changdeokgung Palace and the Jongmyo Shrine were inscribed as UNESCO World Heritages in 1997.

Two apartment buildings screening the wonderful views to Namsan were demolished in 1994. It was the symbolic event indicating the start of the 600th Anniversary Project.

RD & NT (Urban Redevelopment & Newtown Era)
In 2002, the FIFA World Cup game was hosted by Korea and Japan.

The Cheonggyecheon restoration project, the Bukchon Hanok Village regeneration project, and the Seonyudo Park project were implemented in the 2000s.

It was the 2000s too when large scale redevelopment projects began. We call them Newtown Projects. All the existing buildings with streets, trees, and churches were removed. Additionally, many old villages in Seoul became totally different high-rise apartment sites.

UR (Urban Regeneration Era)
The policy of Seoul has been totally changed in the 2010s from urban development to urban regeneration. Lots of the Newtown Projects were stopped and many residents wanted regeneration instead of renewal.
Mayor Wonsoon Park stated the Community Rebuilding Projects in 2012. The village of Jangsu and many villages along the Seoul City wall were regenerated by the financial aids from SMG (Seoul Metropolitan Government).

The Seoul station overpass park was redesigned from elevated motor way to pedestrian walkways.

In 2012, the number of foreign visitors exceeded 10 million.

SMG invited citizens to participate in preparing the Seoul City Plan for 2030. More than 100 citizens participated and made their own city plan in 2014.

4. The Current Legal System and Organization Governing Urban Regeneration, Cultural Heritage, and Tourism Development

Now, let us move to legal system and organization.

Urban Regeneration (UR)
In the case of UR, we have many laws and acts including "National Land Planning and Utilization Act" and "Special Act for Urban Regeneration". We also have many organizations of central government and local government, public corporations, and research institutes.

Cultural Heritage (CH)
In case of CH, we have so many acts such as "Cultural Heritage Protection Act" and "Cultural Heritage Preservation Fund Act". We have the Ministry of Culture in central government, and the Cultural HQ in SMG. We also have public corporations and research institutes.

Tourism Development (TD)
We also have laws and acts, administration bodies, public corporations, and research institutes for Tourism Development.

5. Five Case Studies on Seoul's Cultural Heritage Conservation and Urban Regeneration

- Changdeokgung Palace
- Jongmyo Shrine
- Bukchon Hanok Village
- Jangsu Village
- Seonyudo Park

Now, I will briefly show you 5 case studies on Seoul. We have 2 cases (Changdeokgung Palace and Jongmyo Shrine) on CH, and 3 cases (Bukchon Hanok Village, Jangsu Village, Seonyudo Park) on UR.

Cultural Heritage

There are so many cases of Cultural Heritage in Seoul. Royal palaces such as the Changdeokgung Palace, Jongmyo Shrine, Gyeongbokgung Palace, Deoksugung Palace, Royal Tombs of Joseon Dynasty, and Seoul City Wall. We selected Changdeokgung Palace and Jongmyo Shrine.

Changdeokgung Palace

Within 5 Royal Palaces in Seoul, the Changdeokgung Palace was used on the longest period and was inscribed as World Heritage in 1997. A beautiful garden called "Secret Garden" is located in the north of palace.



Moreover, the Changdeokgung Palace has the "Moonlight Tour Program". Visitors can enjoy the special beauty of the old palace and garden on the moonlight.

Jongmyo Shrine

Another case is the Jongmyo Shrine. It is the place for memorial services for former kings and queens. It was inscribed as World Heritage in 1995.



Memorial services are performed with traditional music, foods, and diverse ritual activities. Therefore, the Jongmyo Shrine is a unique heritage of both tangible and intangible heritages and there are many programs for visitors there to experience these heritages.

Urban regeneration

There are many Urban regeneration cases in Seoul including the Bukchon Hanok Village, Jangsu Village, Seonyudo Park, Insa-dong, Sewoon Plaza etc.

We selected Bukchon the Hanok Village, Jangsu Village, and Seonyudo Park

Bukchon Hanok Village

Bukchon is well known for the Hanok Villages in downtown Seoul. Hanok means Korean Traditional Houses with tiled roofs and wooden structure.



Bukchon is located between two palaces: the Gyeongbokgung Palace and the Changdeokgung Palace. More than 1000 Hanok still remain in Bukchon.

In order to preserve and renovate traditional houses, Seoul Metropolitan Government introduced very innovative Bukchon Regeneration policy in 2001.

I was in charge of making a new policy. I suggested the “Hanok registering system”. It gave the freedom of choice to the Bukchon residents. If the residents registered their Hanok, Seoul Metropolitan Government would provide financial aids for the residents to renovate their old Hanok:

- In case of exterior renovation, Seoul Metropolitan Government gave subsidy up to 60,000 USD.
- In case of interior renovation, Seoul Metropolitan Government gave a low interest loan up to 40,000 USD.

For the last 17 years, many Hanok were registered and renovated.

The Bukchon Hanok Village became a main tourists' attraction. Many youngsters visit Bukchon Hanok Village and enjoy the beautiful landscape of the Korean traditional village.

The Bukchon Hanok Village brought a sort of a Hanok renaissance in Korea. This is another Hanok village in Jeonju.

Jangsu Village
The next UR case is the Jangsu Village.



The Jangsu Village is located very near to Seoul City Wall and was designated as a redevelopment district. But the residents wanted to find alternative methods. Thus, Seoul Metropolitan Government helped residents through financial supports.

The Jangsu Village became the new model of old village regeneration along the Seoul City Wall. Seoul Metropolitan Government bought an empty house and redesigned it as the Village museum. Residents made a cooperative named "Village Carpenters" and renovated empty houses.

Many visitors came to the Jangsu Village. Mr. Hosaka Nobuto, district

mayor of Setagaya, Tokyo and his wife visited the village in 2012 to find out the solutions for empty houses in Tokyo.

Now, urban regeneration projects are implemented in 22 villages of 9 district along the Seoul City wall.

Seonyudo Park

The last case is Seonyudo Park.

Seonyudo Park was used as a water purification plant. After the function of purifying water has ended, Seonyudo was regenerated as a park.



Seoul Metropolitan Government selected a good architect and landscape architect though a design competition, and they preserved and regenerated it successfully.

We can enjoy the old memories of water plant and also use the old places in a different way. There still remains an old pavilion. People come to Seonyudo Park and enjoy the wonderful Han River scenery.

6. Recent Urban Regeneration Cases in Seoul

Finally, I will show you recent Urban regeneration cases in Seoul.



Seoul Metropolitan Government has many cases on Urban regeneration. We have to rediscover the forgotten values of our cities. On the right side of my book's cover published in 2016, you can see that the title is "Finding our cities" and the sub title is "Urban Humanities for Happy Life". Fortunately, my book was sold in more than 7,000 copies.

Seoullo 7017

Seoullo 7017 opened last year. People can enjoy the views from the elevated pedestrian walkway.

Sewoon Plaza

The Sewoon Plaza built in the 1970s was renovated last year with a very long pedestrian deck linking the north-south from the Jongmyo Shrine to the Namsangol Hanok Village

Mapo Oil Tank Culture Park

The former oil tank was renovated as cultural facilities.

If you come to Seoul, you may find so many rebirthed old things. Thank you.

الدكتور رمكو سوك مستشار في استراتيجية التنظيم المدني في مدينة روتردام

Dr. Ramco SOOK, Councellor for Urban Planning Strategy , City of Rotterdam

يتنـاول الدكتـور سـوك نشـوء وتطـوّر مدينـة ألميـري كمـا يتطـرّق إلـى تطوّرهـا وربطهـا بأمسـتردام والمـدن المجـاورة

I will be talking to you today about the city of Almere. It is the biggest new city within the metropolitan area in Amsterdam with 200,000 habitants and it is expected to be 400,000 habitants in few decades. It was built 40 years ago so it is a completely new city. The contributions of Almere to the metropolitan area are all discussed within the interaction between different scales where the municipalities work together.

Almere is in the Netherlands in Western Europe and it is actually in the center of the Netherlands. It was completely created out of an old sea.



Created after the World War II where there was an urge for housing development, it is close to the metropolitan area of Amsterdam. The urban planners did not know what to do, neither the politicians about housing problems, so they decided to create a new land during the years 1945 to 1950; it took few decades before the new land was created. Meanwhile, Amsterdam was growing and it was getting denser, so people wanted to get out of Amsterdam due to some “horrible” housing in the region. Therefore, the solution was to create this new city that is very attractive for families to live in, especially that it is 20 minutes from Amsterdam. It was designed by Ebenezer Howard who decided to make a city based the concepts of social model, self-sufficient city, and town-country. Plus, the infrastructure between the multiple cores is embedded in green, where there are also bike lanes, public transport lanes, and car lanes; and the green is fundamental for the city. Thus, of course this city was created to solve housing problems, but also to get infrastructure that was easy to access and to get access to a new place. In 1975 was completed the first biggest infrastructure in Almere that was the bridge between the old and the new land. From there, people were able to move from Amsterdam to Almere that was mostly green at the time.

As for the first structure plan of Almere, it was done by the 1977 by Rem Koolhaas office (OMA), and the essence of it is to become an integral part of developing the city cores; it was applied as much as possible. Few decades later, the next structure plan created new infrastructure lines between Amsterdam and Almere to get people not only by cars to the new city but also through public transport. And since it is 20 minutes far, then it is somehow an easy line to build. By 2010, there were almost 200,000 inhabitants in Almere (80% of them were from the center of Amsterdam) and most of the structure plan was completed. This new city contributed a lot to the metropolitan area of Amsterdam. As the time passed by, people from different parts of the world started moving to Almere.

Today, all the city cores are looking different and the density is still very small which makes more room for public spaces. We expect it to be more crowded by 2040: this is a national goal and when there is a national goal you get funds in the Netherlands. But nowadays, things are a bit different. The metropolitan area of Amsterdam consists of 33 municipalities and there is a national governance. Since there was no national funding for these projects, these municipalities decided to work together and collaborate with other parts of the region to improve transportation and housing. Up to 1997, basically all investments were done either by the municipalities or by national government.

In 2001, there was a conference where all the municipalities attended along with politicians, the civil services, and big investors and they agreed on one plan and took the decision to make it work. There were 150,000 dwellings in the region: 50,000 in Almere, 50,000 in Amsterdam, and 50,000 in the west side. This plan got promoted by the national government to become a national structure plan and, as a result, the national task became to have further urbanization. However, it took around six years of discussions before the national government decided to invest.

After this plan was accepted by the national government, things started to develop. In fact, as of 2001, the North Wing conferences set agenda for regional housing plan. Plus, the North Wing demanded investment from national, regional, and local governments and they waited until 2006 to get a commitment on scheduling partial investments.



In fact, in 2005, we had a new plan, which is about the regional urbanization concept relating Schiphol, Amsterdam, Almere, and Lelystad where major investment was made on infrastructure, such as highways, while making sure to preserve the green area next to these highways. Moreover, a progressive work for an upgrading rail is done. However, it takes time and cooperation because the priority is on the investment for highways, especially that rails are usual on a national scale (between cities) but not usual on a regional scale. Therefore, we are also trying to have many trains on the same line to be able to afford the project. In 2006, we started the project spending millions on research and without any budget for execution and without even knowing if there will be any funding resource. Since the region collaborated altogether, there was a good funding and in 2008 the 1st phase started. Yet, there were regional arguments since there were new politicians who had personal plans for the best of their city that they considered more important than the regional scale. As a result, the government stepped back waiting for the regional political decisions. Few years later, in 2012, the new aldermen decided to cooperate and that was the 2nd phase of cooperation where there was decided that the national government had one or 2 persons to speak to and by that there will be easier communication and collaboration. In 2013, the government decided to fund more with 500 million euros. In 2016, the 1st phase was completed and the accessibility was improved. In 2017, since there are always new ideas and new suggestions, the government decided to postpone the 2nd phase.

As a result, there are always new struggles especially regarding the application of new master plans that raise out of the reality.

The lessons that we learn though this project are that:

1. The large-scale infrastructure investments require regional collaboration and time

2. Different municipalities representing each other at the national or regional government will stand stronger
3. Sometimes local authorities have to change their point of view for the greater regional good
4. Regional collaboration will bring more investments and attention to the region

المحور الثاني

بيروت - بيروت الكبرى

إدارة الجلسة: المهندس فراس مرتضى

المهندس مغير سنجابي	عضو في مجلس بلدية بيروت
المهندس جان بيار جبارة	رئيس بلدية قرنة شهوان عين عار بيت الككو والحبوس - ممثل رئيسة اتحاد بلديات المتن الشمالي
المهندس محمد درغام	رئيس اتحاد بلديات ساحل المتن الجنوبي والضاحية الجنوبية
الأستاذ ادمون غاريوس	رئيس بلدية الشياح - نائب رئيس اتحاد بلديات المتن الجنوبي



١. **السؤال الأول:** هل هناك سياسة خاصة في ما يتعلّق بالسكن وفي نطاق بيروت الإداريّة تراعي التخطيط العام الّذي يتمّ تنفيذه ضمن الـ zoning ومساحات البناء وسياسات لتغيير التنوع الاجتماعي ولتثبيته داخل الأحياء.

المهندس مغير سنجابي

إنّ الموضوع هو سكن بيروت والتنظيم المدني فيها، هذه المدينة الّتي تمّ تنظيمها سنة ١٩٦٣ من قبل المهندس ايكوشار على عدة zones، بدءًا بالمنطقة الأولى الّتي هي في الوسط التجاري والّتي هي المدينة القديمة والّتي تبدأ بشكلٍ مركزي في ساحة النجمة والّتي أخذت اسمها من شكل الشوارع الّتي تحيط بها، وتليها المناطق الثانية والثالثة والرابعة انتهاءً بالمنطقة العاشرة. فإنّ الاستثمار يقلّ كلّ ما ابتعدنا عن وسط المدينة؛ فهو يبدأ في وسط المدينة ب٦ ويصبح الأقل في المنطقة العاشرة وكلّ هذه المناطق تختلف بحسب جغرافيتها.

بالنسبة إلى السكن فإنّ المدينة تضيق بمساحاتها وهناك ندرة في العقارات في بيروت. واليوم بحسب الإحصاءات هناك فقط ٤٠٠ عقار في بيروت معدٌّ للبناء. وما يحصل اليوم هو إعادة تأهيل العقارات القديمة الّتي كانت مبنية ويتمّ إخلاؤها من المستأجرين لإدخالها في ما بعد إلى السوق. هذه الظاهرة تسبب برفع سعر العقار وقد انعكس على سعر مبيع المتر المربع للشقق السكنية في بيروت. وقد تسبّب هذا بهجرة الطبقة الفقيرة من بيروت لتسكن خارجها أي في الضواحي، سواء في الشمال أم في الجنوب، كبشامون وعمون والجيه وصولاً إلى الرميله. فأصبحت بيروت للمحظيين، خصوصًا أنّ المتر المربع للشقة يصل إلى ٢,٠٠٠ دولار أميركي في المناطق الشعبية وصولاً إلى ال١٠,٠٠٠دولار أميركي في المناطق الغنية كخطّ الكورنيش البحري.

هذا كلّه شكّل خللاً: فابن مدينة بيروت أُجبر على السكن خارجها كما أنّ هذا أدّى إلى جعل وسط بيروت مهجورًا كمشروع سوليدير للوسط الّذي بحاجة إلى تواجد الناس فيه أكثر لأنّه النبض، ولكن ما يحصل هو العكس بسبب

الوضـع الأمنـي والسياسـي والاقتصـادي الصعـب الّـذي نمـرّ بـه.

واليـوم تحـاول بلديـة بيـروت بـذل قصـارى جهدهـا لإعـادة ضـخّ الحيـاة فـي وسـط بيـروت بواسـطة مجموعـة مـن المهرجانـات والاحتفـالات. مـن جهـةٍ ثانيـة هنـاك ١٨٠ مطعمًـا فـي وسـط بيـروت أقفـل فـي السـنوات الماضيـة.

لذلـك، يجـب فتـح المجـال لعقـاراتٍ جديـدة علـى بيـروت وإن كان بالمحيـط الأول لهـا. كمـا نحـن بحاجـة إلـى مؤشـرٍ عقـاري لأنّ الطلـب داخلـي ومـا يُبنـى كان لا يتناسـب مـع الطلـب مـا سـبّب بانخفـاض أسـعار العقـارات خصوصًـا فـي الشـقق الكبيـرة بينمـا الشـقق الصغيـرة المطلوبـة فـي وسـط العاصمـة لا تـزال محافظـة علـى سـعرها. لذلـك، نحـن نـرى كبلديـة أنّـه يجـب ضـخّ المزيـد مـن المسـاحات العقاريـة فـي المحيـط القريـب مـن بيـروت حتـى نخفّـف وطـأة أسـعار العقـارات فـي بيـروت لنوفّـر السـكن لـذوي الدخـل المحـدود.

المهندس محمد درغام

في البداية، أريد أن أتكلّم قليلًا على الضاحية الجنوبية عمومًا:

إنّ مسـاحة الضاحيـة الجنوبيـة تبلـغ حوالـي ١٥كـم٢، يقطنهـا ٧٥٠,٠٠٠ نسـمة، فيهـا ٤ مناطـق عشـوائية ومخيمـات فلسـطينية فـي بـرج البراجنـة وصبـرا وشـاتيلا. حاليًـا إن الضاحيـة الجنوبيـة مكتظّـة جـدًّا سـكانيًّا، ونحـن نحـاول حـلّ هـذا الاكتظـاظ المغـول مـن خـلال مشـروع أليسـارٍ لوضـع حـدٍّ لهـذا الوضـع المأسـاوي. كمـا يجـب علـى الدولـة أن تجـد أيضًـا حـلًا لهـذه المشـكلة مـن خـلال مشـروع أليسـار وتحريـر العقـارات الّتـي هـي أساسًـا وضـع اليـد عليهـا وعمـل عليهـا استملاكات منـذ حوالـى ال٢٠ سـنة وهـي لا تـزال حتـى اليـوم متوقّفـة. فـي الوقـت نفسـه، ضمـن اتحـاد بلديـات الضاحيـة الجنوبيـة، نحـن بصـدد إعـداد دراسـة لإنشـاء مخطّـط لتحسـين الـ zoning فـي الضاحيـة الجنوبيـة. وكمـا تعلمـون كان هنـاك العديـد مـن العقـارات الصغيـرة فـي الضاحيـة الجنوبيـة، وهـدف هـذه الدراسـة هـو محاولـة دمـج العقـارات الصغيـرة بالمبانـي القديمـة للهـدم وبنـاء مبـانٍ جديـدة مـع الحـرص علـى توسـيع الطرقـات ضمـن نطـاق منطقـة الضاحيـة

الجنوبيـة. هـذه المنطقـة سـكنية وتجاريـة وصناعيـة وهـي فـي بعـض الأحيـان مغايـرة للطـرق الفنيـة والتقنيـة والقانونيـة كمـا هنـاك العديـد مـن مناطقهـا ذات بنـى تحتيـة لا تسـاعد علـى تنفيـذ منشـآت جديـدة.

أنـا أؤكّـد أنّـه بتحسـين الــ zoning والاسـتثمارات نسـتطيع تحسـين الكثيـر فـي المنطقـة، فممكـن إزالـة بعـض المبانـي وبنـاء أخـرى توفّـر المواقـف، وهـي ضمـن مواصفـات فنيـة معتمـدة، ولكـنّ مشـروع أليسـار اليـوم يركّـز علـى إزالـة التعديـات فـي هـذه المناطـق العشـوائية. إذا اسـتطعنا تحريـر الشـواطىء البحريـة الموجـودة ضمـن نطـاق الاتحـاد، فحتمًـا سـننتقل إلـى مرحلـة ثانيـة مـن التطـور والنمـو، خصوصًـا أنّ علـى مدخـل الضاحيـة الجنوبيـة مطـار رفيـق الحريـري الدولـي والملعـب البلـدي والجامعـة اللبنانيـة الملاصقـة للحدث، فـلا شـكّ فـي أنّـه يجـب العمـل علـى هـذه المنطقـة بالـذات. ولكـن بمـا أنّ البلديـات، فـي العـادة، تُظلـم فـي هـذه النقطـة يجـب أن أتكلّـم عليهـا، وهـي أنّ الإمكانـات لـدى بلديـات الضواحـي هـي إمكانـات متواضعـة جدًّا خصوصًـا مـع سلسـلة الرتـب والرواتـب. وأنـا أكتفـي بهـذا القـدر مـن الـكلام لأنّـه مـع كلّ الظـروف فـإنّ بلديـات هـذه المنطقـة لا تملـك سـوى المـال الـذي لا يكفـي إلاّ الخدمـات الأساسـية.

المهندس جان بيار جبارة

كمـا تعلمـون إنّ المتـن الشـمالي قسـمان: قسـم سـاحل المتـن الشـمالي الّـذي هـو الامتـداد لبيـروت الكبـرى والقسـم الجبلـي الّـذي يبـدأ مـن انطليـاس صعـودًا نحـو بسـكنتا. فـي الامتـداد المدنـي الّـذي يحصـل فـي المتـن الشـمالي، إنّ هـذا الامتـداد المدنـي الّـذي يطـرأ يسـبق التغييـر الّـذي يطـرأ فـي النظـام والخطـط مثلمـا يحصـل مثـلاً فـي سـن الفيـل حيـث أن مبانـي الأشـرفية أصبحـت تمتـدّ حتـى خـطّ النهـر لسـن الفيـل مـن دون أي رؤيـة لهـذا النهـر، فسـنراه يومًـا مـا مبنيًّـا مـن دون أن نـدرك كيـف أصبـح فـي هـذه الحالـة. فـإنّ الامتـداد السـكني كلّـه مـن الدكوانـة إلـى جديـدة إلـى المـدن الكبـرى الّتـي هـي علـى سـاحل المتـن الشـمالي تابعـة لنظـام ضواحـي مدينـة بيـروت التـي نعـرف أنّ اسـتثمارها عاليًـا، والمشـكلة أنْ لا أحـد يتحـرّك لوضـع حـدٍّ لهـذه الأمـور ولهـذا الامتـداد السـكني الّـذي يحصـل. نحـن لسـنا ضـدّ الامتـداد السـكني ولكـن يجـب أن تكـون لهـذا الامتـداد معاييـر خاصـة

للاتبـاع. وهـذه ليسـت مـن أعمـال اتحـاد البلديـات، فـدوره الاقتـراح وإرسـال الكتـب، مثـلاً الطريـق البحريـة أي طريـق الـدورة فهـذه منطقـة لا يـزال حتـى اليـوم مسـموحًا فيهـا بنـاء المعامـل؛ فهـي صناعيـة. مشـروع الــ waterfront فـي الضبيـه بُنـي وكأنّـه جزيـرة غيـر معنيـة بمحيطهـا وقـد قتـل نوعًـا مـا منطقـة الضبيـه الّتـي هـي بالأسـاس ضيعـة وأسـعارها ليسـت كأسـعار الــ watefront العاليـة جدًّا للمنطقـة مـا يقطـع التواصـل بيـن القسـمين مـن المنطقـة وأصبـح فـي المنطقـة حائـطٌ فاصـل بيـن الاثنيـن، مـع أنّ المشـروع مرّ مـن المجلـس الأعلـى حتـى البلديـة. ولكـنّ القوانيـن طُبّقـت بالمشـروع ولهـذا تـمّ بنـاؤه. لذلـك يجـب أن يكـون هنـاك اسـتعداد لإنشـاء خطـة شـاملة كـوزارة تخطيـط الّتـي هـي غيـر موجـودة فـي لبنـان.

الأستاذ ادمون غاريوس

إنّ منطقـة سـاحل المتـن الجنوبـي تمتـدّ مـن فـرن الشـباك إلـى الشـياح الحازميـة عاريـا بعبـدا والحـدت، ولـو لـم تكـن معنـا بالاتحـاد، ولكـن نشـكّل معهـم وحـدة سـكانية. فـإنّ مناطقنـا كانـت أكبـر ضحيـة لامتـداد مدينـة بيـروت ونـزوح جميـع الأهالـي واللبنانييـن مـن الجبـل والبقـاع والشـمال والجنـوب إلـى هـذه المناطـق للبحـث عـن العلـم والعمـل لأنّ المنطقـة غنيـة بالمـدارس والجامعـات ومراكـز العمـل، إن كان فيهـا أو ببيـروت القريبـة منهـا. مـن هنـا بدأنـا بملاحظـة حـزام بـؤس وكثافـة سـكانية عاليـة يجـب أن تُنظّـم. وكان قـد نظّـم ايكوشـار المنطقـة سـنة ١٩٦٣ و١٩٦٤، ولكنّـه اكتفـى بإعطـاء الــ zoning مـن دون أن يعطـي تعليمـات فـي مـا يتعلّـق بالمسـاحات الخضـراء ومواقـف السـيارات ولا أي تطلّـع إلـى المشـاكل البيئيـة والاجتماعيـة التـي يمكـن أن تحصـل فـي المنطقـة. وهـذا مـا اختبرنـاه مـن مشـاكل خصوصًـا إثـر الحـرب اللبنانية ونتيجـة الأحداث المستشـرية الّتـي جـرت فـي هـذه المنطقـة، وقـد ظهـرت المشـاكل أيضًـا بعـد إعـادة الإعمـار. مـن هنـا اضطررنـا وضـع خطّـة للمحاولـة مـن تخفيـف الكثافـة السـكانية. فهنـاك منطقـة خصّصناهـا كاتّحـاد وهـي منطقـة تجاريـة تمتـدّ مـن الشـفروليه نحـو غاليـري سـمعان ودوارة الصيـاد، فتلاحظـون أنّ هنـاك المراكـز التجاريـة والمـول لأنّ هـذه المنطقـة صعبـة للسـكن لأنّـه تـم احتسـاب عامـل الاسـتثمار لـكلّ شـقة ٣٠٠ م٢، ومـن هنـا خـفّ الطلـب عليهـا سـكنيًا وارتفـع فيهـا الطلـب التجـاري.

هذه من الخطط الّتي نجحت معنا. كما قررنا أنّ لكلّ شقة سكنية موقفًا مع احترام النظام والقانون المتعلقين بمواقف السيارات، فنحن فرضنا بالتعاون مع التنظيم المدني والمجلس الأعلى أن يكون هناك موقف سيارة إضافي لكلّ شقة سكنية للتخفيف من نظام البناء الجديد الّذي يستفيد منه المتعهّدون ليصغّروا الشقق ويكثروها في البناية لأخذ المساحات المشتركة وإضافتها إلى الاستثمار. وهذا ما يسبّب بناء أبنية شاهقة تحت موافقة النظام. نحن خفّفنا من هذه الظاهرة بإضافة موقف سيارة إضافي. واستنادًا إلى تجربة أمستردام وتجربة سيول، نرى كيف أنّ للسلطة المحلية والبلديات دورًا أساسيًّا في التنمية والتنظيم خصوصًا أنّها تنسّق مع السلطة المركزية. من هنا، نحن نطلب أن يكون هناك دورٌ أكبر للبلديات وللاتحادات في التنظيم وللرؤية الّتي تبنيها كلٌّ منها لمنطقتها. هناك كلامٌ كثير على هذا الموضوع في لبنان، ولكن لا أحد يشعر بتطبيقه. ونحن نرى المشاكل الّتي تحصل والنقص في المياه والطاقة الشمسية الّتي لا اعتبار جدّيًّا لها خصوصًا من المتعهّدين الّذين لا يتركون مساحات فارغة لتركيبها. واليوم نحن لا نزال نعاني الفوضى الّتي عاشها من كان قبلنا في المنطقة في الستينات والسبعينات والثمانينات، ولكنّنا اليوم لا نحسّن ولا ننظر إلى ما هو أبعد لأنّ الرؤية للمستقبل غير منظّمة.

٢. **السؤال الثاني:** التنسيق والاستراتيجيات بين اتحادات البلديات لحلّ مشاكل الاكتظاظ السكاني والمواقف وتنظيم البناء والتواصل بين مدن هذه الاتحادات ومدى الاتّكال على القطاع الخاص

المهندس مغير سنجابي

عندما نتكلّم على العام فلا دخل للخاص فيه. فبعد سنة ونصف من عملي في المجلس البلدي، رأيت ٤ أو ٥ دراسات للنقل العام في بيروت، بدءًا من مجلس الإنماء والإعمار إلى البلدية والدراسات الخاصة وتلزيم الدراسات إلى شركاتٍ خارجية، ومن الاقتراحات الّتي على المحك هي الـ BRT وهو كناية عن خطّ خاص للباص السريع. فبيروت محدودة بشوارعها العريضة كالكورنيش البحري وكورنيش المزرعة. فإمكانية دخول الـ BRT إلى العاصمة شبه مستحيل بشوارعها الضيقة. فالفكرة المطروحة في مجلس

بلديـة بيـروت والمؤيّـدة هـي توقيـف الــ BRT عنـد حـدود المدينـة فيتـمّ تحويـل الراكبيـن مـن باصــات الــ BRT إلــى باصــات داخليـة تعمـل علــى الكهربــاء تكـون أصغـر حجمًـا وتسـتوعبها الشـوارع الضيقـة لأنّهـا سـتدخل إلـى المدينـة. هنـاك أيضًـا خطّـة مواقـف الباصـات الّتـي سـتكون ذكيـة توفّـر الــ WIFI وشـبكة تواصـل بيـن جميـع المحطـات المركزيـة وسـتُطرح مناقصـة لمشـروع ٢٥٠ باصًـا ودفتـر شـروط هـذا المشـروع يُعمـل بـه الآن فـي البلديـة. كمـا أنّ هنـاك ٥ مشـاريع أساسـيّة حضّـرت دفاتـر شـروط لهـا وعقـارات تـمّ اسـتملاكها مـن بلديـة بيـروت لإنشـاء مواقـف تحـت الأرض ومتنزّهـات عامـة، منهـا فـي الحمـرا وساسـين الأشـرفية وكورنيـش المزرعـة وسـاحة عيـن المريسـة (طبقـة سـفلية) وسـاحة المرفـأ الّتـي سـتضمّ باصـات صغيـرة للنقـل خـارج بيـروت. وهـذه كلّهـا سـيُعمل بدفاتـر شـروطها سـنةً تلـو الأخـرى بحسـب الموازنـات. كمـا ونعمـل علـى مشـروع الــ car pooling نظـرًا إلـى عـدد السـيارات الهائـل الّـذي يدخـل بيـروت كلّ يـوم. ولكـن هـذا المشـروع صعـبٌ تطبيقـه نوعًـا مـا نظـرًا إلـى الثقافـة اللبنانيـة والأوضـاع الأمنيـة والاجتماعيـة، مـع العلـم أنّ العديـد مـن الـدول عملـت علـى هـذا المبـدأ ونجـح معهـا. وكلّ هـذه المشـاريع يتـمّ التنسـيق بهـا مـع اتّحـادات البلديّـات المجـاورة لبيـروت عبـر مجلـس الإنمـاء والإعمـار.

المهندس محمد درغام

أودّ أن أوضّـح أنّ ضواحـي المدينـة هـي قلـب العاصمـة النابـض. لا شـكّ فـي أنّ النقـل العـام هـو مـن أهـمّ المواضيـع الّتـي يجـب حلّهـا خصوصًـا مـع ضغـط السـير والاختناقـات المروريـة فـي الضاحيـة الجنوبيـة المكتظّـة سـكانيًّا. فمـن سـنة ٢٠١٥ وحتـى تشـرين الثانـي ٢٠١٧، وفقًـا لاحصائيـة قدّمتهـا الجمـارك، تـمّ إدخـال حوالـي ٢٧٠,٠٠٠ سـيارة إلـى لبنـان وحوالـي ١٤٠,٠٠٠ دراجـة ناريـة. لذلـك، يجـب علينـا أن نعمـل مـع الحكومـة اللبنانيـة لنديـر كميـات دخـول وسـائل النقـل، وإذا أردنـا أن نسـيطر علـى هـذه الكميـات فوجـب أن نعمـل علـى تحسـين النقـل العـام المشـترك وتطويـره.

ففـي الضاحيـة الجنوبيـة سـكّة الحديـد لا تـزال موجـودة ومسـتملكة. بمـا أنّ خـطّ السـكة موجـود، فأنـا أرى أنّنـا نسـتطيع أن نسـتفيد منـه، كمـا أؤكّـد أنّ التعديـات

عليه شيءٌ لا يُذكر مقارنةً بما يقولونه في العادة، وهذا استنادًا إلى دراسة ومتابعة أقوم بها مع مدير السكة العامّ الأستاذ زياد نصر. إنما هذا النقل هو حول الضاحية الجنوبية. أما داخل الضاحية الجنوبية، فأظنّ، إن كان هناك نقل عام منظّم، أنّ الجميع سيفضّله على السيارة أو الأكثرية. يمكن في البداية أن يكون استعماله خجولًا لأنّ اللبنانيين لم يتعوّدوا بعد على النقل العام المنظّم، ولكن إن رأوا أنّ أوقات مرور هذا النقل محدّدة فسيكونون جاهزين لاستعماله. ولأنّ إمكانات الضواحي محدودة، يجب أن يكون هذا المشروع مشتركًا في ما بينها. فمجلس الإنماء والإعمار والحكومة اللبنانية، من خلال وزارة الأشغال العامة والنقل، قد عمل على كلّ الدراسات المطلوبة وعليهما الآن أن ينفّذا المشاريع الاستراتيجيّة منها. اليوم كلّ الدراسات موجودة إنما الإمكانات هي القليلة؛ ولكن بما أنّ الخطة السليمة هي الّتي تشمل المنطقة والمناطق الّتي حولها، فالتعاون بين البلديات وإمكاناتها (وإن لم تكن موجودة الإمكانات فإنّ التعاون يكون بالضغط على الحكومة اللبنانية) يساهم في إنشاء الخطّة بشكلٍ سليم خصوصًا إحياء القطار الّذي من نطاق البلد يساعد كثيرًا في التنقّل بين بيروت وطرابلس وبيروت والجنوب. وهكذا نخفّف، على الأقلّ، التلوّث والعديد من المشاكل القادمة عمومًا.

من جهةٍ أخرى، فإنّ فكرة استعمال وسائل نقل تعمل على الكهرباء موجودة، وهناك سيارة صغيرة كهربائية في بلدية الضاحية الجنوبية.

المهندس جان بيار جبارة

إنّ ساحل المتن الشمالي هو المكان الأكثر اكتظاظًا بالسيارات، فجميعنا قد اختبرنا الطريق من نهر الكلب إلى الكرنتينا. هذه مشكلة كبيرة نطرحها دائمًا ونحاول إيجاد حلولٍ لها، ولكنّ الحلول يجب أن تكون على الصعيد الوطني لأنّنا لا نستطيع أنٍ نتفرّد بهكذا مشاريع. أودّ أن أخبركم بأنّ مشروع جسرَي جل الديب لم يمرّ باتحاد البلديات وقد وافق عليه مجلس الوزراء وحده. فنحن دائمًا نطالب بالبدء بمشاريع النقل العام لأنّ ساحل المتن لا يملك المساحات الكافية ولا مجالٍ لاوتوسترادات جديدة والاستملاكات أصبحت أكبر من ميزانية دولة ولا حلّ إلّا بالنقل العام. فهذا أمرٌ جدّ واضح، فلماذا لا

نبدأ بـه؟ فنحن نحـاول قدر الإمكان تخفيف وطـأة أزمـة السير علـى المواطنين ونلـحّ فـي اجتماعاتنـا علـى البـدء بالمشـاريع ولا أعـرف مـا هـو الـرادع لعـدم البـدء بهـا.

نحـن نعلـم بأنّـه، فـي المشـاريع الكبيـرة، مـن الواجـب إعـداد ملـف عـن تأثيـر هـذا المشـروع فـي السـير traffic impact study. فنحـن مثـلاً كاتّحـاد كنّـا قـد أرجعنـا أحـد المشـاريع علـى أسـاس أنّ ملفّـه سيكون مرفوضًـا لأنّـه سيعرقل السـير ولكـنّ المشـروع تـمّ بنـاؤه علـى الرغـم مـن ذلـك وعلـى الرغـم مـن أنّـه سـيؤدّي إلـى إنـزال ٢٠٠ سـيارة إلـى طريـقٍ واحـدة لا تسـتوعب كلّ هـذه السـيارات.وهذا مثـلٌ صغيـر علـى أمـرٍ مـن السـهل جـدًّا حلّـه.

الأستاذ ادمون غاريوس
إنّ موضـوع النقـل المشـترك هـو مـن المشـاكل الأساسـية الّتـي نعانـي نقصهـا وعـدم تنظيمهـا. فنحـن كبلديـة قـد اشـترينا حوالـي ٢٠,٠٠٠ م٢ فقـط لتوفيـر مواقـف للسـيارات، ولأنّنـا نـرى، حتـى اليـوم، أنّ هنـاك طلبًـا لتوفيـر مواقـف لـ٤,٠٠٠ سـيارة ليـس لهـا مـكان أساسًـا. وهـذا أمـرٌ ضـروري يجـب توفيـره مـن اليـوم وحتـى ١٠ سـنوات. ونحـن نحـاول توفيـره ونسـتثمر أكبـر المبالـغ مـن الأمـوال لهـذه المشـكلة القائمـة منـذ فتـرة طويلـة.

بعـد كلّ التجـارب الّتـي اختبرناهـا فنحـن قـد اجتمعنـا عـدّة مـرّات، علـى صعيـد البلديّـات، وتشـاورنا فـي خطّـة سـكّة الحديـد وطريقـة معالجتهـا اسـتنادًا إلـى أنظمـة كل منطقـة ولا سـيما إن اسـتطعنا توفيـر باصـات تسـير بالكهربـاء يمكـن أن تسـتعمل تلـك السـكة. إنمـا يبقـى كلّ هـذه المشـاريع مـن الأمـور البعيـدة التنـاول وصعبـة علـى البلديـات خصوصًـا أن جسـم البلديـة معقّـدٌ نوعًـا مـا مـن ناحيـة التعـاون فـي مـا بينهـا. فمتـى وجدنـا آليـة التعـاون والتفاهـم بيـن البلديـات اسـتطعنا إدخـال المواريـد مـن خـلال المشـاريع الّتـي نسـتطيع تنفيذهـا بالتعـاون وتوظيفهـا وإدارتهـا بشـكلٍ مسـتمرّ وسـليم. فنحـن نعلـم مـن التجـارب الأوروبيـة مفهـوم الــ métropole فـي باريـس وضواحيهـا: فلحـلّ مشـكلة نفاياتهم، لـدى كلّ بلديات المنطقـة مؤسّسـة واحـدة بعيـدة قـدر الإمـكان عـن السياسـة بفضـل انتخـاب رئيـسٍ

لها من وجهة سياسية مختلفة في كلّ مرّة وتُدار هذه المؤسّسة عن طريق القطاع الخاص (إنما هي من القطاع العام على صعيد المنفعة العامة) بحيث تدفع كلّ منطقة بحسب وزن النفايات الّتي ينتج منها وهي توظّف وتدفع... هذا النظام بالذات هو المطلوب لنتمكّن من إنجاح خطّة النقل العام على صعيد مناطقنا لأنّنا نشهد كيف أنّ الوزارة توفّر عددًا من الباصات الّتي تُرمى في النهاية من دون تنظيف ولا صيانة ومن دون تنظيم لدرجة أنّها تُشعر الشخص بالإذلال لدى استخدامها. ونحن كبلديات لا نملك أي إطارٍ قانونيّ للعمل على تلك المشاريع.

٣. **السؤال الثالث:** على صعيد المساحات العامة، مقابة كلّ بلدية في توفير تلك المساحات إن كان من خلال توفير شاطىء عام أو حدائق عامة من دون أن تُحدّ مكانها إلى الشوارع وبعد الأرصفة الضيقة غير المنظّمة الّتي يمكن إيجاد سيارات مركونة عليها.

المهندس مغير سنجابي

عندما نتكلّم على حيّز عام نقصد به المساحات العامة، كمثلاً في بيروت الكورنيش البحري والشّاطىء الرملي العام وحرش بيروت وميدان سبق الخيل الّتي تصل مساحتها إلى ٢٣٠,٠٠٠ م٢والّتي هي الرئة الوحيدة الّتي تتنفّس من خلالها بيروت. وعلى الرغم من التعديات عليها فنحن نصونها ونحافظ عليها قدر الإمكان.

ففي موضوع ميدان سبق الخيل، كنّا قد وقّعنا عقدًا مع جمعية الحفاظ على الجواد العربي مدّته ١٠٠ سنة. وبعد مرور ال١٠٠ عام، تظلّ موجودة بفعل الاستمرارية ولكن نحن حريصون على فتح سبق بيروت لجميع أهالي بيروت (أي كلّ شخص يعيش في بيروت ويدفع الضرائب) مع الحفاظ على الجمعية وعلى الخيل العربي ولا نحرمهم من دخولها والاستفادة منها، وهم يتمتّعون بحقّ الاستفادة من جميع الخدمات الّتي توفّرها البلدية.

بالنسبة إلى كورنيش البحر، فهو بطول ٢٥كم وشاطىء الرملة البيضاء

الوحيد العام وأجزاء من الكورنيش الّتي من الممكن الوصول إليها عبر سلالم حديدية غير شرعية. أما كلّ الأماكن الأخرى فهو خاص ومغلق أمام الناس الّذين يجب عليهم دفع مبلغٍ من المال لدخولها.

ومنذ حوالي ٦ أشهر اتّخذنا قرارًا في المجلس البلدي بوضع المسافة بين الموفنبيك وصولاً إلى الكمبنسكي تحت الدرس، وهذه الدراسة والخطط كلّها تأخذ مجراها القانوني، وأنا كنت شخصيًّا قد اعترضت لأنّ الخطّة لم تشمل كلّ العقارات، فنحن حريصون على الملك الفردي كما نحرص على المصلحة العامة. فالمسابح الشعبية اليوم هي عقارات خاصة ونتيجة مشروع إفراز ضخم جدًّا. فعقارات الرملة البيضاء كانت كناية عن ٥ عقارات تملكها ٥ عائلات من الكبرى في بيروت اتّفقت على إفراز كلّ عقاراتها فنتجت عنها العقارات الصغيرة الموجودة على شاطىء البحر التي مُنع البناء عليها والاستفادة منها والاستثمار عليها وإغلاق المرور إليها والانتفاع منها كأي واجهة بحرية مدينية، مع العلم أنها ملك أشخاص. ففي القانون الشاطىء ملكٌ عام ولكن هذه العقارات محاذية الشاطىء.

بالنسبة إلى نظافة الشاطىء العام، هناك محطّة الغدير الّتي يجب أن تكون شغّالة، ولكنّها متوقّفة حاليًا والنتيجة كانت أنّ المجارير هي لمياه الأمطار فقط. أما الآن فصارت للمياه المبتذلة أيضًا. فهذه المحطّة إضافة إلى محطة الغدير يجب أن تعملا لتكون مياه المجارير الواصلة إلى البحر مياهًا مكرّرة، وهذا ما لا يُعمل به الآن لأسبابٍ سياسيّة وتشكيليّة. وهنا يأتي أيضًا دور تنسيق البلديات في ما بينها ومعٍ الحكومة. فبسبب المساحات لدينا مشاكل في إيجاد أمكنة لتوفير محطات تكرير، ومعالجة النفايات، ومشاكل الكهرباء، وغيرها من المشاكل.

المهندس محمد درغام

بالنسبة إلى هذا الموضوع قرّرت الاختصار وعدم التوسّع به، فنحن لم يتبقّ لنا سوى مساحة واحدة هي الغولف، وهي المكان الأخضر الوحيد في الضاحية الجنوبية، وهي ملك المديرية العامة للطيران المدني، وهو نفسه

متعدٍّ على عقار ثكنة الجيش الموجودة بمساحة ٧٠,٠٠٠ م٢. وقد فكّرنا في مشروع السطوحٍ الخضراء، ولكن من المشاكل الأساسية كانت مشكلة إيجاد مياهٍ للري أولاً. لا شكّ في أنّ شاطىء الضاحية الجنوبية كان، قديمًا، من الأجمل في لبنان كمنتجعات Saint Michel وSaint Simon وهي، للأسف اليوم، غارقة في مجارير المياه المبتذلة الّتي مصدرها من نهر ابراهيم وحتى الدامور وليس فقط من الضاحية الجنوبية. ومع الكثير من الجهات الدولية المانحة، اقترحتُ أن يُنظّف الشاطىء ولا سيما أنّ خطوط الصرف الصحي الموجودة تحت المنسوب للخطوط الّتي نفّذت من قبل مجلس الإنماء والإعمار سابقًا والّتي يمكن أن تُربط بمحطة الغدير، أي يجب أن تكون هناك خطوطٌ جديدة تضخّ باتجاه خطوط الغدير لأنّه في أكثريّة المشاريع الّتي نُفّذت كانوا يغيّرون في الشقلة، وعندما تتغيّر الشقلة يتغيّر معها الكثير من التفاصيل. هناك من يستطيع أن يربط على هذا الخطّ ومن لا يستطيع أن يربط. عندما سيأتي تاريخ البدء بمشروع أليسار وعندما يتمّ فرز العقارات الكبرى الّتي، للأسف، عليها تعديات اليوم، يمكن خلق مساحات خضراء بعد هذا الفرز.

المهندس جان بيار جبارة

منذ نهاية الحرب اللبنانية وحتى اليوم كانت قد أصبحت قرى ساحل المتن مدنًا، كسن الفيل والجديدة، حيث تمّ الاعتناء بها وإنشاء مساحات خضراء فيها ولا سيما حدائق عامة حيث تتمّ نشاطات واحتفالات، وآخرها كان منذ ٣ سنوات في منطقة الـ waterfront أي أغلى منطقة في ساحل المتن الشمالي حيث تمّ إنشاء حديقة عامة لاتّحادات البلديات، والحديقة جاهزة للاستعمال ولكنها مغلقة لتاريخ اليوم لتكبر وتنضج النباتات فيها وتقسو الأشجار. وبالمبدأ ستفتح أبوابها في العام المقبل، كما أنّها تستوعب في موقفها حوالي ٥٠٠ سيارة وهي مدروسة بشكلٍ تستوعب الصغير والكبير بالمعايير المطلوبة وقد كلّفت الكثير من المال، وقد تمّ تمويلها من اتّحاد البلديات. أما المسبح الأولمبي فهو منفّذ على عقارٍ ملاصق الحديقة على مساحة ١٠,٠٠٠ م٢ وهو عقار مغاير لعقار الحديقةً يفصل بينهما طريق.

الأستاذ ادمون غاريوس

كما سبق وذكرت، نحن في مناطق مكتظّة سكنيًا. تمّ شراء عقارات وهي كبيرة لنحوّلها إلى حدائق عامة ومواقف سيارات تحت الأرض كعقار تبلغ مساحته حوالي ١١,٠٠٠ م٢، كما تعاونّا مع كلية الهندسة في الجامعة اللّبنانية للحصول على اقتراحات، وقد بدأنا بتنفيذ المرحلة الأولى من المشروع على هذا العقار. أيضًا تمّ العمل على حديقة عامة في منطقة التحويطة وفي منطقة الحازمية بالقرب من مشروع الفطيم ومنطقة عاريا الّتي يجب علينا حمايتها، وقد تمّ التعاون مع الـ USAID لحجز عقار كبير هو مشاع في منطقة عاريا، وقد تمّ استصلاحه كحديقةٍ عامة بتمويلٍ من الـ USAID والبلدية واتّحاد البلديات. من جهةٍ ثانية، لا يمكننا فقط التركيز على المساحات العامة بل أيضًا على الناحية الاجتماعية والرياضية والثقافية للمنطقة حيث تكون هذه الأماكن ملتقًى للشباب، فأنشأنا مجمّعات ثقافية ورياضية كبيرة حيث آلاف الشبان والشابات يدخلون كلّ يوم، وهذه من أهمّ الإنجازات الّتي استطعنا عملها في المنطقة. وأودّ أن أذكر أنّ هذه المشاريع تكلّف اتحاد البلديات كثيرًا، فمثلاً لقد اشترينا عقارًا يكلّف سعر متره ٢,٠٠٠ دولار أميركي أي سعره الإجمالي ٢٢,٠٠٠,٠٠٠ دولار أميركي وهو يكلّف ميزانيّة بلديّة كاملة على ٥ أعوام فقط لشراء هذه الأمتار.

٤. **السؤال الرابع:** مقرّرات البلديات وخططها بشأن النفايات خصوصًا مع انتظار قرارات الحكومة بهذا الشأن ورؤية البلديات المستقلّة أو التشاركية في النطاق الجغرافي

المهندس مغير سنجابي

بالنسبة إلى بلدية بيروت، فنحن البلدية الوحيدة الّتي طلبت من مجلس الوزراء الانسحاب من الخطّة العامة للنفايات. فبيروت فيها ٦٥٠ طنًا من النفايات يوميًا، ونتيجة أزمة النفايات الحاصلة لا أحد يريد أن يتسلم نفايات بيروت مع العلم أنّ سكّان بيروت هم من عدة مناطق لبنانيّة. ولكنّنا، كبلدية، من واجبنا حلّ هذه الأزمة للقاطنين، فاتّخذنا قرار حمل هذه القضية على عاتقنا. ففي المدن العالمية الكبيرة ، تُحلّ الأزمة بالمطامر

الصحيـة، الأمـر غيـر متوفّـر فـي حالتنــا إذ ليس لدينـا مسـاحات كافيـة. فحلولنـا هــي إمــا waste to energy أو المحــارق وعامّــة الوســائل الّتــي يعتمدهــا كلّ المـدن المتقدّمـة نحـاول تطبيقهـا فـي بيـروت. وبحسـب الكميـة اليوميـة، أي ٦٥٠ طنًـا، فـإنّ أكثـر وسـيلة تناسـبنا هـي الــ waste to energy ممـا يعنـي incineration وتوليـد الطاقـة منهـا وهـذا بعـد سلسـلةٍ مـن الفـرز الّتـي هـي الــ reduce reuse and recycle وبعدهـــا تتـمّ عمليـــة الحـرق. حتمًـا تُستعمل البقايـا (residues) فـي تعبيد الطرقـات كمـا أنّ هنـاك كميـة ستُصدّر إلـى الخـارج. فنحـن لدينـا تقريـر مـن الــ UNDP وتقريـر مـن شـركة رامبـول يتنـاولان فيهمـا طبيعـة نفايـات بيـروت وحجمهـا وواقعهـا الحالـي. فبالنسـبة إلـى طبيعـة النفايـات، فنحـن كمشـرقيين نرمـي الكثيـر مـن الأكل، والنفايـات العضويـة هـي الأكثـر (٥٥٪) بينمـا فـي أوروبـا لا تصـل النفايـات العضويـة إلـى ال١٥٪.

المهندس محمد درغام

فـي البدايـة أودّ أن أقـول: إنّ للضاحيـة الجنوبيـة ٨٠٠ طـن مـن النفايـات يوميًـا. منـذ سـنة ١٩٩٢ وحتـى اليـوم، أي منـذ أن بـدأت شـركة سـوكلين عملهـا واليـوم السيتي بلـو، تسـتوفي الحكومـة اللبنانيـة مـن بلديـات الضاحية الجنوبيـة والمخيمات الفلسـطينية. وأنـا أقـول: أنّ أمـوال هـذه البلديـات تبتـزّ نظـرًا إلـى إمكانـات هـذه المناطـق الضئيلـة جدًّا فـي حيـن أنّـه يجب علـى الحكومـة أن تسـدّد هـذه الأمـوال مـن الأونـروا مثـلاً ومنظّمـات أخـرى مجبـرة علـى المسـاعدة. ولكـن منـذ سـنة ١٩٩٢ والأمـوال تُؤخـذ فقـط مـن بلديّـات الضاحيـة الجنوبيـة. مـن الناحيـة الثانيـة، أنـا أؤيّـد مئـة فـي المئـة موضـوع الفـرز مـن المصـدر. ولكـن أريـد أن أضيـف: إذا نظرنـا فـي كلّ البلـدان الأوروبيـة رأينـا أن نسـبة الفـرز مـن المصـدر ليسـت بالحجـم الكبيـر الّـذي نعتقـده. فبتجربتـي الشـخصية رأيـت أن الكميـة الأكبـر للنفايـات فـي برشـلونة هـي تلـك الّتـي لا تُفـرز وهـذا بشـهادة مـن لديهـم معامـل الفـرز فـي برشـلونة والمانيـا وفرنسـا بعـد أن قمـت بالجولـة بنفسـي. إنّ الفـرز مـن المصـدر ضـروريٌّ ولكـن هـذه عمليّـة ليـس بالسـهل تنفيذهـا. اليـوم حسّـنت الحكومـة اللبنانيـة مفـرزة العمروسـية كمـا أنشـات معمـل التسـبيخ composting علـى الكوسـتا برافـا وهـو علـى المدخـل الرئيسـي للضاحيـة الجنوبيـة ولا أحـد راضٍ بوجـوده، ولكـن موضـوع النفايـات فـي لبنـان اليـوم هـو أكبـر مـن موضـوع

بلديات وإمكاناتنا لإنشاء معامل تفكّك حراري ضمن المدن فيقال: أنّها تكلّف بحدود ١٣٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار، ولا أعتقد أنّ البلديات جاهزة لإنشائها. وهكذا نوع من الأعمال يجب على الحكومة أن تتبنّاه خصوصًا أنّ كلّ البلديات اليوم يسدّد بشكلٍ غير مباشر للشركات بعقد يقوم به مجلس الإنماء والإعمار مباشرةً باسم البلديات مع هذه الشركات. ففي المدن لا حلّ للنفايات لأن لا الشمال ولا البقاع ولا الجنوب راضية باستقبال نفايات مناطق أخرى. كما أنّ نسبة الفرز كانت قليلة جدًّا ونسبة الطمر كانت أعلى في مطمر الناعمة حيث تحمّل الأهالي المطمر على مدى ٢٠ عامًا. لذلك يجب أن نمشي بخطّة الفرز والتسبيخ وما تبقّى نعالجه بالطريقة الأنسب المتوفّرة في المدن. أما خارج المدن، فهناك أساليب كثيرة للمعالجة.

فنحن قمنا بتجربةٍ في برج البراجنة حيث أخذنا نفايات من بعض الشوارع وحاولنا أن نفرز من المصدر وكان السكان جاهزون للتجاوب لحدودٍ معيّنة. ولكن لا ننسى كميّة المناطق العشوائية حيث لدينا مثلاً ١٠٠,٠٠٠ لاجىءٍ سوريّ وأنا لا أبالغ بهذا الرقم. كما هناك مناطق لا نستطيع أن ندخلها لنفرز، كما أنّ عقد مجلس الإنماء والإعمار مع الشركات لا يوجب من خلاله الفرز بينما ما هو صحيح هو السلسة المتواصلة والمترابطة من الحكومة إلى عقودها وكلّ التفاصيل الأخرى لإنجاح هذا الموضوع.

المهندس جان بيار جبارة

أوّلاً، بالنسبة إلى الفرز من المصدر، فنحن لدينا حوالي ال٨ بلديّات ناشطة فيه. وبحسب الإحصاءات الّتي طلبناها لدينا ١٥٪ من الفرز من المصدر وكلّ ما تبقّى يذهب إلى الرامكو. في خضمّ مشكلة النفايات، إنّ اتّحاد البلديات يملك بمرسوم عقارًا مساحته ٤٠,٠٠٠ م٢ في الكرنتينا. وقد اجتمعنا وقرّرنا استدعاء شركة استرالية لإنشاء معمل بطريقة الـ BOT. ونحن في المتن تبلغ كمية النفايات ١٠٠٠ طن يوميًا. وقد عقدنا مع هذه الشركة بروتوكولاً وكمجلس الاتحاد اجتمعنا وأرسلنا منذ سنتين تقريبًا مكتوبًا بقرارنا إلى مجلس الوزراء وإلى اليوم لم نسمع جوابًا، مع العلم أنّ مرسوم الأرض ينصّ على أنّها مخصّصة لمحرقة نفايات. لذلك لا نزال متّفقين مع شركة

رامكـو كمـا لدينـا بعـض المناطـق الّتـي أصبحـت self-sufficient أي أنّهـا تسـتطيع ان تديـر نفاياتهـا بشـراء البيك أب وغيرهـا، ولكـن مـن الأكيـد أنّ كلفتهـا عاليـة جـدًّا ومضنيـة وهـذه المناطـق لا تقـدر حتـى الآن على فـرز أكثـر مـن ١٥٪ كحـدٍّ أقصـى.

الأستاذ ادمون غاريوس

ليـس لـديّ مـا أضيفـه إلـى مـا قيـل لأنّ كلّ المناطـق عـاش التجربـة نفسـها علـى مـدى سـنتين ونحـن نعمـل علـى الفـرز مـن المصـدر والتجربـة الّتـي نجحـت معنـا هــي مبـدأ الكيسَـين مـن دون تعقيـد الأمـور علـى السـكان، فهنـاك كيـس نفايـات البلاسـتيك والكرتـون وغيرهـا وكلّ مـا تبقّـى يكـون فـي كيـسٍ آخـر، ونحـن فـي بلديّتـي الشـياح والحازميـه تحديـدًا نصـل بهـا إلـى ال١٥٪ والسّـكان يلتزمـون بهـا بشـكلٍ جيـد. فـي مـا يتعلّـق بالنفايـات العضويـة المتبقيّة،لقد ذهبنـا كوفدٍ مـع الجامعة اليسـوعية ESIB إلـى باريـس وقـد رأينـا شـركة سيسـتك الّتـي تعالـج منطقتَـي باريـس والنورمانـدي ورأينـا كيـف تتـمّ معالجـة النفايـات هنـاك، واليـوم الكلفـة الكبيـرة هـي بالانبعاثـات الصـادرة عـن حـرق النفايات مـن خلال محـارق وغيرها، أي بالفيلتـر الّـذي يجـب أن يوضـع وأن تتـمّ صيانتـه لئـلّا يشـكّل حـرق النفايـات أيّ تأثيـرٍ فـي الصحـة. فـإنّ هـذا المعمـل الباريسـي الّـذي قمنـا بزيارتـه موقعـه فـي الـ 4ème arrondissement أي قـرب شـركة مايكروسـوفت الأوروبيـة، وهـذه النظافـة هـي بالفيلتـر الّـذي يكلّـف أكثـر مـن المحرقـة بحدّ ذاتهـا. وهـذه الأعمـال المكلفـة ليسـت مـن واجـب البلديـات أو حتـى اتحـادات البلديـات بـل هـي مشـروع دولـة، لأنّ كلفتهـا لا تقلّ عـن ١٠٠ إلـى ١٥٠ مليـون يـورو، فـإذا احتسـبنا نصـف كيلـو علـى ٦ أشـخاص أي ٣ كيلـو علـى ٣٥٠ يـوم يصـل إلـى طـن فتصـل الكلفـة إلـى ٢٠٠ دولار لـكلّ شـخص، هـذا فقـط للحـرق أوً المعالجـة مـن دون كلفـة النقـل وغيـره مـن المصاريـف بينمـا نحـن كبلديـات نأخـذ بمعـدّل ٥٠,٠٠٠ ليـرة لبنانيـة للبيـت الواحـد. وأنـا أؤمـن بأنّـه تدريجيًّـا نسـتطيع الوصـول إلـى نتيجـةٍ مفيـدة كمـا نحـن مسـتعدّون للتعـاون مـع بلديـة بيـروت فـي حـال قامـت بهكـذا مشـروع، كمـا أتمنّـى مـن الدولـة أن تحمـي المناطـق الأصغـر مـن الكلفـة الكبيـرة.

نقاش بإدارة م. فراس مرتضى

م. ناهدة خليل

من إئتلاف إدارة النفايات ومن "بيروت مدينتي". منذ أن تشكّلت بلدية بيروت، نحن ذهبنا واجتمعنا بهم بشأن إدارة النفايات وقد اختلفنا على ٢٠٪، في خطّتهم فرزٌ من المصدر ولكن يريدون أن يعالجوا ٢٠٪ من هذه النفايات بالتفكّك الحراري. لا أريد أن أدخل في التفاصيل، لكنّني أعلم أنّ بلدية بيروت اتّخذت قرارًا باعتماد المحارق، والمحرقة على الأرجح موجودة في المدوّر، والكلّ أصبح يعرف الموضوع. كما هناك دفتر شروط قد عُمل به على الصعيد المحلّي. أما على صعيد لبنان، فقد قرّر مجلس الوزراء اعتماد المحارق. الفكرة ليست أنّنا ضدّ التكنولوجيا، ففي أوروبا اعتماد للتفكّك الحراري وهو الـ "Waste to Energy"، فشركة الاستشارات التي عملت في أوروبا عملت أيضًا على حالة بيروت وإلى مجلس الإنماء والإعمار، وهي شركة رامبول. ففي تقريره عن حالتنا يقول: إنّ نفاياتنا هي ٥٥٪ إلى ٦٠٪ بحسب الموسم عضوية، و ٦٠٪ منها مياه. ونحن نريد أن نأتي بالفيول لنستعمل العضوي ولنزيل منه المياه، وهذه النفايات لا تعطي الطاقة الحرارية المطلوبة، ولذا نحن سنحرقها. هذا ما ينصّه تقرير رامبول. ثم يخطّ تقريرًا جديدًا في العام ٢٠١٦ فتغيّر التقرير. فنحن لن ننتج الطاقة وكلفة هذه المعالجة مرتفعة. فقد كانت هناك اتفاقية تعاون بين بلدية كوبنهاغن وبلدية بيروت منذ فترة، وبلدية كوبنهاغن، الّتي من ستصّدر لنا المحارق، قد صرّحت أنّ كلفة المعالجة من دون سعر الأرض هو ٢٠٠ دولار أميركي الطن الواحد. وقد تدخّل بعض الصحافيين بقولهم: إنّه مع سعر الأرض يصبح السعر ٢٤٠ دولارًا أميركيًّا الطن. وفي خطّة الإنماء والإعمار الصادرة في العام ٢٠١٠، سندفع كلفة المحارق بفواتير الكهرباء. ففي أوروبا، إنّ معالجة النفايات كلّها صناعية أي فيها طاقة حرارية وهذا ليس الحال في لبنان. إضافة إلى ذلك، نحن بحاجةٍ إلى القوانين والتقنية، ولذلك نحن بحاجة إلى أشخاص من الخارج لأنّ التقنية عالية جدًّا. كما نحن بحاجةٍ إلى المختبرات، وليس هناك أي مختبر يعالج هذه المواضيع في لبنان حتى في الجامعة الأميركية في بيروت. فهذا الأمر كلّه لن ينفعنا اقتصاديًّا ولن ينتج لنا

حـرارة. لذلـك، فالاقتـراح هـو الفرز مـن المصـدر والقـرار سياسـي. فمنـذ العـام ١٩٩٧ كان القـرار الفـرز مـن المصـدر منـذ أن كانـت شـركة سـوكومي وكان قـد تـمّ العمـل علـى ٩ مشـاريع فـي عـدّة شـوارع فـي بيـروت. وقد كان شـارع سرسـق أسـوأ شـارع والأفـل كان فـي طريـق الجديـدة وهـذا عائـد إلـى القـرار السياسـي. إنّ هـذه الدراسـة الّتـي قمنـا بهـا منشـورةٌ علـى الموقـع الالكترونـي. أنـا أتمنّـى مـن البلديـات ومؤسّسـات الدولـة أن توقـف مولّدهـا الكهربائـي إن كان مـن دون فلتـر وأن توقـف معمـل الاسـمنت الّـذي يبـثّ السـموم ويسـبّب السـرطان.

م. محمد البابا

عضو لجنة البيئة في بلدية صيدا و... أشغال وتخطيط في البلدية

أوافـق تمامًـا علـى مـا قالتـه السـيدة خليـل. أنـا مـن الّذيـن زاروا المحـارق فـي سـتوكهولم وفـي فرنسـا. وعندمـا تسـلّم الوزيـر شـهيب وزارة البيئـة، عقـدت نـدوة مـن خبـراء فرنسـيّين عـن كيفيـة فـرز النفايـات. وكانـوا يقولـون لنـا كيـف تـمّ إقفـال ٢٠٠ محرقـة فـي فرنسـا. فـلا يجـوز أن نحـرق كلّ نفاياتنـا بعضهـا ببعـض لأنّ أي معادلـة كيميائيـة ناتجـة عـن الحـرق والرمـاد المتطايـر لا نعـرف مـاذا سـتكون نتيجتـه، وهـذا أمـرٌ فـي غايـة الخطـورة لأنّ أحـدث فلتـر لا يسـتطيع التقـاط هـذا الرمـاد. ففـي فرنسـا، عندمـا يحرقـون، فهـم يحرقـون علـى عمـق ٣٠٠م تحـت الأرض ويُطمـر الرمـاد حيـث كانـت تُطمـر النفايـات النوويـة الّتـي تنشـأ بشـروط معيّنـة دقيقـة جدًّا. وهـذا يقـام فـي بلـدانٍ فيهـا رقابـة. فكيـف سـيقوم هـذا العمـل فـي لبنـان حيـث لا رقابـة؟

مـن جهـةٍ أخـرى، أنتـم تعلمـون بقـرار مجلـس بلديـة صيـدا لمعالجـة ٢٥٠ طنًّـا مـن النفايـات. وفـي الأمـس كان سـيُلغى التصويـت لأنّنـا كنّـا قـد دخلنـا بالقـرار علـى أنّـه مشـاركة وطنيّـة ولكـن عندمـا يعـود البعـض عـن قـراره فنحـن لـن نعلـم أيـن مصيرنـا. أنـا كنـت أتوقّـع أن يتكلّـم أحـد عـن مكينـة التسـميد، ففـي كلّ بلـدان العالـم يكـون ٧٠٪ مـن المنـازل ثـم يعـاد فرزهـا فـي المعمـل لأنّ الخطـأ ممكـن. ففـي بعـض البلـدان تغـرّم البلديـة البنـاء الّـذي صـار فيـه الأخطـاء ليتحمّـل البنـاء كلّـه خطـأ أحـد السـاكنين ولكـي تكـون هنـاك مسـؤولية أكبـر تجـاه هـذا الموضـوع.

فبرأيي، يجب البدء بموضوع الفرز من المدارس.

م. سينتيا بو عون
سأكتفي بسؤالين.

السؤال الأول موجّه إلى بلدية بيروت: لقد ذكرت أنّ هناك فقط ٤٠٠ عقار خالٍ اليوم في بيروت. لكنّنا كلّنا نعلم أنّ نسبة الشقق الفارغة في بيروت عاليةٌ جدًا والعدد يصل إلى حوالي ٦٠,٠٠٠. فما هي خطّة البلدية اليوم لحلّ هذه المشكلة وتوفير سكن ملائم للجميع لأنّ الحياة لا تعود إلى المدينة فقط من خلال المهرجانات.

السؤال الثاني يخصّ المساحات العامة. نحن نعلم أنّ هناك الـ "Plan vert" وهي دراسة موجودة في بلدية بيروت تهدف إلى زيادة المساحات الخضراء والمساحات العامة للمدينة. لماذا لم تطبّقها البلدية حتى اليوم مع أنّنا نعلم أنّها تحمي حرج بيروت ودالية الروشة والرملة البيضاء وغيرها من المواقع، لا بل اكثر، فإنّ بلدية بيروت اليوم قد بنت مستشفى ميدانيًا في وسط حرج بيروت وليس في وسط العقار، بل في وسط المساحة الخضراء الّتي كنت تقول عنها: أنّها المتنفّس الأخضر الأخير. فكيف تحمي بلدية بيروت المساحات العامة؟

م. مغير سنجابي
بالنسبة إلى السؤال الأول، صحيحٌ أنّ هناك شققًا فارغة ولكنّ الرقم لا يصل إلى ٦٠,٠٠٠، والشقق الفارغة هي الشقق الكبيرة التي عليها اليوم عرض أكثر من الطلب. أما الشقق الصغيرة فعليها طلب في بيروت. هذا يجعلنا نؤكّد أهميّة وجود مؤشر عقاري لقطاع البناء لأنّه يظهر لتجّار البناء والمهندسين وللبلديّات المساحات المطلوبة والمساحات الّتي عليها عرض أكثر من الطلب لحلّ المشكلة على المدى المنظور. وأنا مقرّر مؤشّر القطاع العقاري في النقابة ونحن نعمل على الموضوع من أجل مؤشّر اقتصادي سليم.

بالنسبة إلى السؤال الثاني، إلى المستشفى الميداني العسكري، فهذا المستشفى كان موجودًا ضمن حرم جامعة بيروت العربية منذ العام ٢٠٠٦ خلال العدوان الاسرائيلي، وقد أدّى دورًا مهمًّا على مستوى إسعاف المصابين والجرحى والمرضى. وبعد انتهاء الأزمة، استمرّ وجوده لأنّ أبوابه كانت مفتوحة للنازحين واللاجئين الفلسطينيين واللبنانيين الّذين لا يملكون القدرة المالية على دخول مستشفى آخر. هو اليوم موجود في مكان المواقف المعدّة للحرج وأنا قد صوتّ ضدّ القرار بإبقائه في المجلس على الرغم من أنّه مطلبٌ شعبي للمنطقة ويفيد الطبقة الفقيرة. ولكن لا يتمّ علاج هذا الموضوع على حساب الحرج، فقد طلبت إيجاد حلول بديلة منها مستشفى البربير المقفلة منذ عشر سنوات

د. نهى الغصيني

في ما يخصّ موضوع النقل المشترك، فأنا قد عشت معاناة البلديات وأعلم ما لديهم من المشاكل. ولكن من المهم جدًّا أن نستفيد من القانون الجديد وهو الـ (Partenariat Public-Privé ”PPP”) لأنّ لدي تلميذ دكتوراه يعمل على حالة الضاحية الجنوبية على الخط رقم ٤ وقد تفجأت بأرقام أرباح القطاع الخاص المرتفعة في الوقت الّذي تستطيع البلديات أن تشارك القطاع الخاص أيضًا لتستطيع الربح من شيء ذي منفعة عامة.

في ما يخصّ موضوع النفايات، فعندما كنت رئيسة بلدية في العام ٢٠١٥، بحثت لأرى كم يؤخذ من سوكلين من أجل البلديات وتفاجأت بأنّ كلّ سنة يتمّ قبض سعر معمل منها، فنحن قد أنشأنا معملاً يساوي ٦٠٠,٠٠٠ يورو الّذي لا يزال يعمل ويلبّي الحاجات. فكلّ سنة تقتطع الدولة ما يوازي قيمة معمل. تاليًا، عندما وقعنا في المشكلة في العام ٢٠١٥، وبدأنا بعملية الفرز في المناطق الجبلية، رأينا أنّ هناك قدرة على القيام بعملية الفرز، وأنّ حالة الحازمية تعطيني الأمل أنّه ولو كانت هناك كثافة سكانية عالية فالأمل موجود. فنحن لا نستطيع حرق كلّ النفايات، والخطة الاستراتيجية التي تضعها الدولة على أساس أن تحرم البلديات أو تسرق البلديات فالأرقام شاهدة منذ العام ١٩٩٦ عندما بدأ مجلس الإنماء والإعمار بإمضاء العقود

لصالح البلديات وكنا نشعر بأننا نُسرق. فيجب أن نستفيد من قانون الاتفاقيات "Partenariat Public-Privé" وأن نفكّر بأنّ الخطّة الشاملة الّتي تضعها الدولة اللبنانية على صعيد النفايات عليها العديد من علامات الاستفهام.

م. محمد فواز

سأكتفي بنقطة أساسية وهي موضوع أليسار الّذي تمّ إعطاؤه أهمية كبيرة. فمن الضروري أن تترتّب ضاحية بيروت الجنوبية إنسانيًّا وتنظيميًّا ولكن أليسار، كفكرة مؤسّسة عامة، فكرة ممتازة لأنّها لا تطرد المالكين بل تعيدهم ولا تطرد المستأجرين بل تعيدهم ولا تكتفي بفرز الأراضي بل تبنيها. إنما بوضعها الحالي، فيستحيل عليها أن تعم. فأليسار متوقّفة منذ ٢٠ عامًا وستقف في العشرين سنة المقبلة، فالمطلوب من الدولة في المؤسسات العامة قد تمّ العمل عليه. فالمؤسسة العامة مطلوب إنشاؤها بمرسوم من مجلس الوزراء أنشأتها الدولة كالشركة العقارية وتنسحب لتدعها تعملً. المشكلة أنّ من وضع قانون المؤسسة العامة قد أعطاها الصلاحيات الواسعة ولم يعطها إمكانات التنفيذ. ولهذا، فهي لا تستطيع أن تعمل. فإذا أرادت العمل على ترتيب الأراضي، يجب تغيير نوع العمل أو يُعدّل قانون المؤسّسة العامة لإعطائها إمكانات التنفيذ لا لإعطائها صلاحيات فحسب.

م. راشد سركيس

أنا عضو في اللجنة العلمية. وعندما نظّمنا هذا المؤتمر، كان هدفنا أن نسمع من اتّحادات البلديات تجاربها المشتركة، فبين هذه الاتحادات تعاون ولكن لم نسمع عن تلك التجاب. ثانيًا، ممكن في السكن مثلاً أن يؤثّر أمرٌ على الآخر فإن بدأنا بمنطق أن نقول أوّلاً: بلديّة بيروت تستطيع أن تستقبل مثلا ٢٠٠,٠٠٠ مواطن فتبني على هذا الأساس من دون إضافة أبنية.

ففي اتّفاق الطائف تمّ الاتّفاق على التنمية المتوازنة ولكنّ الواقع اليوم مختلف. فأهالي الجنوب ينزحون إلى بيروت وأهل البقاع إلى الحازمية مثلاً. ففي الضاحية الجنوبية مثلاً على مساحة ١٧,٠٠٠ كم٢ نحصي عدد سكان هائلا مقارنةً بالمساحة. وما فاجأني أيضًا هو مشروع النقل المشترك في بيروت

حيث يتوقّف على مداخل المدينة ويجب على المواطن استعمال وسيلة نقل أخرى للوصول إلى وجهته. فحتى في موضوع النقل نلاحظ أنّه ليس هناك تعاون بين البلديات للمواصلات المشتركة. أما في موضوع النفايات، حتى عندما أخبرنا المتحدّث باسم شركة رامبول أنّه منذ ٥٠ عامًا تعمل الدانمارك على موضوع معالجة النفايات، فإنّ أثر معالجة النفايات يكون مفيدًا على الصعيد الاقتصادي كما يوفّر الغذاء لتربتنا ولا سيما أنّنا بحاجةٍ إليه في البقاع مثلاً. كما هناك مشكلة الأبنية العالية في بيروت الّتي حرمت الأبنية المجاورة من وصول الشمس إليها. لذلك، يجب خلق الاستراتيجيات لتحقيق الانسجام بين الاتحادات لربط هذه المواضيع وتوفير ما يجب توفيره للسكان.

م. وسام الطويل

سؤالي موجّه إلى الأستاذ مغير. لماذا لا تفكّرون في بلدية بيروت، بدل أن تعملوا على الاستثمارات الكبيرة في الأبنية والمواقف، أن تضعوا هذه الاستثمارات في النقل العام ضمن بيروت وتحاولوا تغيير وجهات بعض الطرقات لتكون فقط للمشاة وتكون خالية من السيارات؟ فالمشكلة أنّ وجود هذه الأبنية الّتي سيكون لها سيارات ستزيد من زحمة السير.

م. مغير سنجابي

أنا مع سحب السيارات من الشارع وإدخالها إلى المواقف ومنع ركن السيارات على الطريق. مثلاً، في طريق الجديدة، فإنّ من المقرّر أن يتحوّل الملعب البلدي إلى مواقف عمومية تحت الأرض وأن تكون الملاعب فوقها، فهذا يؤدّي إلى إزالة ٢,٤٠٠ سيارة من طريق الجديدة. فبلدية بيروت ظلّت تتقاضى على مدى ١٥ عامًا رسم بدل مواقف وكان المبلغ ٧,٥٠٠ ل.ل. وق تمّ دفع هذه المبالغ. واليوم تعيد البلدية الوفاء بوعدها للمواطن البيروتي الذي تقاضت منه هذه الرسوم لتبني مواقف سيارات للعموم في عقاراتٍ تمّ استملاكها لهذا الهدف. ونحن لا نستطيع إنشاء أي شيءٍ آخر على هذه العقارات لأنّ الهدف الأساسي كان استملاكها من أجل المواقف. وإذا طُبّقت خطّة النقل المشترك، فإنّها ستخفّف الكثير من الضغط على الطريق أيضًا ولكنّه لن يحلّ مشكلة المواقف.

النقيب جاد تابت
أودّ أن أشكر الجميع.

وأودّ أن أعلّق على موضوع المواقف وأن أتكلّم على تجربة أوروبا. فقد اكتشفوا أنّه كلّما تمّت زيادة المواقف زاد عدد السيارات. وما يحصل اليوم مثلاً في باريس هو القرار بأنّ نصف مساحة باريس ممنوعٌ فيه إنشاء موقف للمبنى المنوي بناؤه، وهذا لأنّ لديهم بدائل للتنقّل وهي النقل العام. وهذا لن يحصل إلّا إذا تمّ منع مرور السيارات في بعض الشوارع. فعندما كنت أنا في الجامعة، كان لدينا خطّ قطار يسير من فرن الشباك إلى الجامعة الأميركية والثاني يسير من البسطة إلى الجميزة. فإذا منعنا السيارات في هذين الخطّين وأعدنا القطار فالسير سيعاد توزيعه والنتيجة ستكون إيجابية. وهذا يتطلّب قرارًا فقط بكلّ بساطة وجرأة.

م. رودولف مطر
أمر منع السير على طرقات معيّنة يبدأ بالتدريج. في باريس، مثلاً، صدر القرار أولاً بمنع سير السيارات في بعض الشوارع مرّةً في الأسبوع. ثم زاد ليصبح مرّتين وأكمل الموضوع إلى أن أصبح ممنوعًا تمامًا سير السيارات في تلك الشوارع.

م. فراس مرتضى
التحدي يبدأ عندما نبدأ بالتفكير بالمصلحة العامة ومصلحة المدينة ونزيل الخوف بالنسبة إلى زيادة أسعار الشقق في الشارع الّذي لا تصل إليه السيارة.

النقيب جاد تابت
في هذه الحالة، يزيد سعره. سأعطيك مثلاً. كان بيتي في باريس في شارع عادي. وبعد أن تمّت تسميته شارع أخضر "Quartier vert"، حيث أنّهُ تمّ منع السيارات من المرور والركن، وتعقّد السير للوصول بالسيارة إلى الشارع، زادت الأسعار فيه بدل أن تنقص كما كان متوقّعًا.

م. جهاد أبي عقل
أتعجّب كيف أنّ، المذكور في العنوان، هو البحث عن الحلول التنظيمية والإدارية ولا تذكر الخطّة الشاملة لترتيب الأراضي، مع أنّ الموضوع بدأ بذكرها. فأعيد ما قاله الوزير نحاس: كانت هناك خطّة شاملة ولكن، ضمن مجلس الوزراء، كانت تُتّخذ القرارات بعكس ما تقتضيه الخطّة. وهنا المشكلة. وما يقوله ممثّلو الشعب في البلديات هو أنّ الأمور ليست بيدهم. فلماذا ليس هناك ممثّلون عن الإدارات الرسمية والمؤسسات العامة؟ فكان ممكنًا أن يعطونا أجوبة.

م. يارا حمادة
أوّلًا، أودّ أن أستفسر عن المنطقة الموضوعة قيد الدرس على شاطىء بيروت. لقد ذكر أنّ هناك عقارات مستثناة من شروط هذه المنطقة. فهل هذا صحيح؟

ثانيًا، كنّا قد بدأنا بالسؤال عن التنوّع الاجتماعي وكيف تتعاطى البلديات مع هذا الأمر علمًا أنّ هناك بلديّات تعمل عكس هذا الأمر وتمنع هذا التنوّع. ونحن في كلّ الأمور نتّهم الدولة علمًا أنّ ٩٠٪ من البلديات عبارة عن أحزاب ممثّلين في الدولة. فليستقل هؤلاء الرؤساء من البلديات أو من أحزابهم.

الأستاذ ادمون غاريوس
نحن نعاني مشكلة التنسيق بين البلديات. فيجب على البلديات أن تتعاون في ما بينها. وهناك مشاريع للدولة أكبر من طاقة البلديات.

م. مغير سنجابي
بالنسبة إلى وضع الشاطىء البيروتي، فهو قيد الدرس. وقد تمّ استثناء حوالي ٥ عقارات، وأنا اعترضت على هذا الموضوع وأتى الجواب على أنّها ليست على البحر مباشرةً ولكنّني لم أقتنع.

م. توفيق الصايغ

أودّ أن أستفسر من بلدية بيروت عن ساحة الكولا الّتي تمّ التكلّم على مشروع مواقفها. فلماذا لا تتمّ عبر محطّة نقل علمًا أنّ على ساحة الكولا محطّة ضمن منطقة المصيطبة للبلدية.

م. مغير سنجابي

حاليًا، هناك موقف حافلات. ولكن الهدف من مشروعنا هو زيادة المساحة الخضراء فوق الطبقة السّفليّة للمواقف التي تخدم المنطقة لتكون حركة الانتقال على مستوى الأراضي للمشاة.

المحور الثالث

العلاقة بين النطاق البلدي والمحيط المديني الأوسع

إدارة الجلسة م. ماريا الحلو

الدكتور ايريك فردالي أستاذ في مركز الدراسات الدولية، باريس (Sciences Po)

المهندس ليفان تلفزيان معمار واستشاري في التخطيط المديني ومستشار السياسات الحضرية الوطنية لدى برنامج الموئل

الدكتور سامي عطاالله مدير المركز اللبناني للدراسات LCPS





الدكتـور إريـك فيـردي أسـتاذ فـي الجغرافيـا والدراسـات الحضريـة فـي المدرسـة الحضريـة Ecole urbaine فـي جامعـة Sciences Po Paris
Dr Eric VERDEIL Prof. à l'Ecole Urbaine de Sciences Po Paris

يرتكـز عملـه علـى تاريـخ التحضّـر وإدارة الخدمـات العامـة فـي مـدن جنـوب المتوسـط.
ركّـز اهتمامـه ومراقبتـه، لأكثـر مـن عشـرين عامـا علـى تحديـات إعـادة إعمـار بيـروت وقضايـا البنيـة التحتيـة فـي هـذه المدينـة.
من بين منشوراته: أطلس لبنان: التحديات الجديدة
Atlas du Liban: les nouveaux défis
الصادر سنة ٢٠١٦ وذلك بالتنسيق مع متخصصَين آخرَين،
و Beyrouth et ses urbanistes : une ville en plans
بيـروت ومخطّطيهـا: مدينـة فـي خطـط الصـادر سـنة ٢٠١٠ - يمكـن متابعـة أعمالـه علـى المدونـة Rumor الالكترونيـة

Concevoir l'action publique dans le Grand Beyrouth du point de vue des services

L'approche des politiques urbaines au Liban est largement dominée par la question d'une amélioration des mécanismes de la planification à même de remédier à l'étalement urbain, au mitage des espaces agricoles et naturels, tout en protégeant en même temps les espaces patrimoniaux contre la densification. Plus de cinquante ans de planification urbaine depuis Michel Ecochard n'y font rien : les outils proposés semblent largement inadéquats, les propositions ambitieuses des urbanistes ne reçoivent aucun soutien politique, ou se révèlent en retard par rapport à la réalité des "coups partis". Rester prisonnier d'une vision et d'une culture professionnelle dérivée de l'architecture, centrée prioritairement sur la régulation de l'acte de bâtir, empêche peut-être d'identifier d'autres enjeux d'action publique et d'autres leviers d'action. Dans cette communication, je propose de renverser l'analyse et de centrer le regard sur les

infrastructures qui sont d'ailleurs au centre des attentions et des inquiétudes des citoyens, que ce soit les déchets depuis 2015, l'électricité toujours insuffisante, l'eau tous les étés (sans parler de la pollution de la mer en raison des trop rares stations d'épuration) et aussi de l'absence de transport collectif. Je défends l'idée que pour réondre à ces problèmes qui mobilisent aujourd'hui les citoyens, une autre logique d'analyse est nécessaire. Elle comporte bien entendu des nécessités techniques et relève donc de savoirs très pointus. Mais les infrastructures sont des systèmes multicouches, incorporant des valeurs socio-politiques, des outils financiers, des modes de résolution des conflits, etc. En les considérant comme des instruments au cœur de l'action publique, impliquant des arbitrages pragmatiques, et non comme des systèmes techniques apolitiques, je mets en avant des dimensions que le débat urbanistique occulte ou traite de manière idéologique ou superficielle (relations entre acteurs publics et privés, financement). Ce texte revient dans un premier temps sur les limites de l'approche traditionnelle. Il prend ensuite l'exemple des services d'eau et d'électricité pour dégager la manière dont se posent les enjeux territoriaux et tarifaires. J'en tire enfin quelques conclusions sur les paramètres à considérer concernant la crise des déchets et la question des transports collectifs à Beyrouth.

1°) Les limites de l'approche traditionnelle des politiques urbaines centrée sur la planification

Une analyse rétrospective des principales étapes de l'histoire de l'aménagement de Beyrouth et son agglomération montre que l'action publique s'est concentrée sur la meilleure manière de contenir la croissance urbaine. Les diagnostics ont insisté sur l'étalement urbain et sur les risques de la densification urbaine (destruction du patrimoine historique, effets sociaux sur les ménages modestes), en plaçant au centre de leurs attentions la régulation de la construction. Le principal outil proposé est le schéma directeur d'urbanisme, avec une insistance

pour limiter les possibilités de construire, en particulier sur les zones agricoles et naturelles, ainsi que sur le littoral. Tout en prolongeant cette approche restrictive, le SDATL avait innové en proposant de densifier les zones intermédiaires de l'agglomération de Beyrouth mais sans que cette proposition soit suivie d'effets.

Cette logique d'encadrement de l'urbanisation s'est heurtée à divers problèmes : d'abord, la priorité donnée à la limitation de la construction est en contradiction avec les aspirations des municipalités qui depuis 1998 reprennent une place centrale dans l'élaboration et l'approbation de ces plans. Ensuite, ce type d'outils se retrouve en pratique souvent en décalage avec la réalité de l'urbanisation, déjà là. De plus, les plans ont peu d'influence sur les lotissements qui au Liban s'effectuent sans lien direct avec les aménagements, et qui de facto précèdent souvent les plans d'urbanisme, à travers le morcellement foncier des zones agricoles.

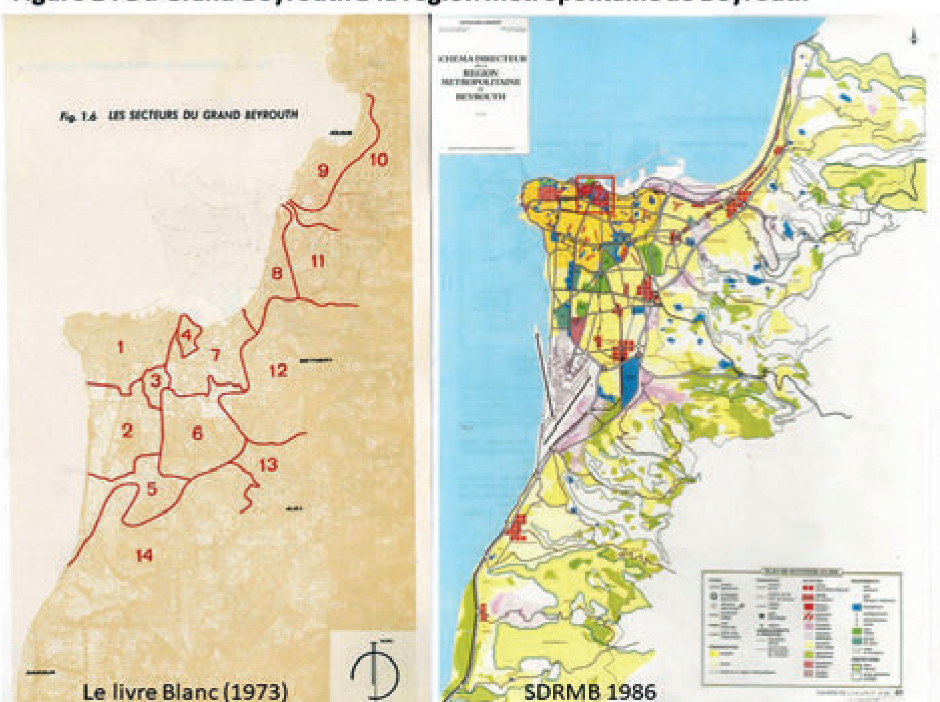
Une deuxième constante dans l'histoire de la planification urbaine dans la région de Beyrouth est la volonté des urbanistes de faire de l'agglomération le niveau pertinent d'intervention et de définitions des politiques urbaines, comme dans de nombreux autres exemples internationaux. Mais au Liban, ces propositions n'ont jamais été mises en pratique par les décideurs politiques. En fait, elles heurtent de plein fouet la logique dominante des rapports de force politique.

Ainsi, à l'époque Chehab, un décret de 1962 instaura brièvement un Grand Beyrouth, avant de revenir en arrière sous la pression des grands notables urbains, notamment Saeb Salam à Beyrouth, qui craignaient d'être mis sous tutelle. Finalement, le gouvernement contourna ce recul de deux façons : d'une part, le schéma directeur confié à Ecochard porta sur "les banlieues de Beyrouth" et non sur la capitale elle-même, et d'autre part l'Etat créa un Conseil exécutif des grands projets pour la Ville de Beyrouth, se donnant de facto la tutelle sur la municipalité pour les

questions d'aménagement, mais sans dimension métropolitaine.

A partir des années 1970, de nouvelles études d'urbanisme mettent à nouveau en avant l’échelle du Grand Beyrouth : elles aboutiront au Livre blanc puis seront déclinées, avec un périmètre différent, sous le nom de Région métropolitaine de Beyrouth, de 1983 à 1986 (figure 1).

Figure 1 : Du Grand Beyrouth à la région métropolitaine de Beyrouth



En dernier lieu, en 2002, le SDATL proposa d'élargir ce périmètre à la région urbaine centrale (incluant le Kesrouan et Jbeil, les villes d'estivage, et même l'Iqlim el-Kharroub. Dans tous les cas, ces objets géographiques n’ont pas reçu de traduction politique et sont restés des visions technocratiques dépourvues d'effectivité.

Le seul moment où la notion de Grand Beyrouth est allée de pair avec l'affirmation d'une autorité politique c'est, de manière informelle, durant

les années de guerre civile, en tant que périmètre à sécuriser par l'Armée libanaise contre les milices. A nouveau il s'agit donc d'affirmer le pouvoir de l'Etat contre des pouvoirs locaux. Mais ces épisodes (1983-4 et 1989-90) ne donnent pas lieu à une formalisation institutionnelle et, à partir de la fin de la guerre, la remise en route des municipalités, puis la structuration d'unions de municipalités, conduisent plutôt à la formalisation d'un cadre administratif et politique fragmenté et largement assujetti aux clivages partisans et communautaires qui président à la territorialisation politique au Liban.

En fin de compte, l'approche dominante des problèmes de l'agglomération de Beyrouth par les urbanistes se révèle largement dépourvue d'effectivité: technocratique, peu comprise des citoyens, elle est combattue par les pouvoirs locaux institutionnels ou les forces politiques territorialisées. De plus, l'accent mis sur l'enjeu de la construction est au fond, assez largement en décalage avec les attentes des citadins aujourd'hui, qui portent sur des problèmes plus concrets comme la régularité de la distribution d'eau potable et d'électricité, l'absence d'assainissement des eaux usées, de collecte et de traitement des déchets solides, ou la congestion des transports et l'absence de transports collectifs.

2°) Une approche pragmatique de la gouvernance urbaine : l'eau et l'électricité

Les réflexions qui suivent s'inscrivent dans le cadre des travaux menées par des sociologues urbains français sur l'instrumentation de l'action publique. Ils suggèrent que la compréhension des politiques publiques ne doit pas rester centrée sur les enjeux institutionnels et législatifs (par ex. la question des pouvoirs des municipalités versus les compétences de l'Etat) mais s'élargir à la prise en compte des instruments de l'action publique, c'est-à-dire tout une série de dispositifs de caractère technique en apparence (normes, périmètres, règles budgétaires, tarifs). Selon le

mot de Dominique Lorrain, ces derniers représentent "les pilotes invisibles de l'action publique", un cadre souvent contraignant pour les acteurs et à ce titre constituant des institutions de second rang participant de facto à la gouvernance, même dans des contextes de grande diversité d'acteurs et de fragmentation, voire de conflits majeurs sur les grandes questions politiques. Cette gouvernance « de second rang » concerne particulièrement les infrastructures urbaines car leur fonctionnement même à minima correspond à une exigence pragmatique. Les acteurs "techniques" sont obligés de se doter de règles et d'instruments concrets et pragmatiques pour faire fonctionner les services dont ils ont la charge. Par exemple, dans le cas du Liban, les compagnies d'eau et d'électricité fabriquent des données sur les usagers qui, si on y avait accès, fourniraient sans doute une représentation de la population résidente plus pertinente (même si encore approximative et comportant des biais) que les données de l'Etat-civil ou les estimations au doigt mouillé que mettent en avant les municipalités, en l'absence d'une volonté de l'Etat de procéder à des recensements de la population.

Analysons ainsi la manière dont ces services sont produits et gérés, en nous focalisant sur quelques instruments qui permettre de comprendre les problèmes rencontrés. J'isole deux points d'entrée pour décrypter le cas de l'approvisionnement en eau potable et l'électricité.

Figure 2: Les périmètres de gestion de l'eau au Liban



Source : Atlas du Liban : les nouveaux défis (2016)

En premier lieu, sur le plan territorial, l'échelle du Grand Beyrouth n'est pas la plus

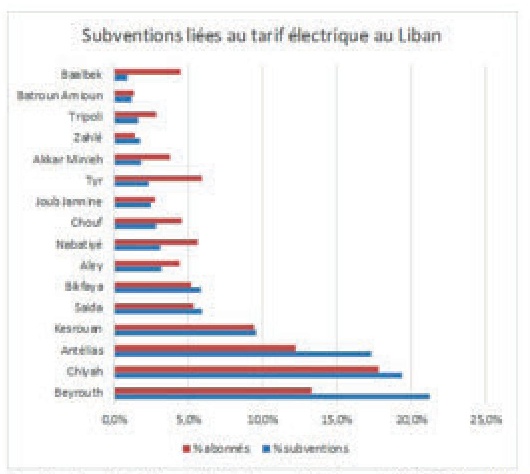
pertinente à prendre en compte. Ainsi, l'Etablissement des eaux de Beyrouth est depuis la réforme de 2,000 et sa progressive mise en œuvre, géré à l'échelle des deux muhafazat-s Beyrouth et Mont Liban (figure 2).

Cette échelle n'a pas vraiment de justification technique puisqu'elle réunit plusieurs bassins versants, et que par ailleurs, l'eau consommée provient en partie (et proviendra encore plus dans le futur) de ressources en provenance de la Beqaa et du Sud via le complexe Bisri-Awali. L'une des justifications de la création de ce périmètre était la nécessité d'une péréquation tarifaire entre bassins versants et entre zone urbaine et zone rurale. Dans le cas de l'électricité, la réforme de la distribution en 2012 a abouti à créer des périmètres d'action complètement en rupture avec le Grand Beyrouth, au nom de considérations, là encore, de péréquation tarifaire entre des groupes sociaux aux profils de consommation différents, couplées à la volonté d'avoir des régions confessionnellement diverses.

De surcroit, dans le cas de l'électricité, d'autres découpages se révèlent en pratique avoir plus d'effets sur la gestion du service que les limites géographiques de périmètres d'opération. C'est en particulier le cas de la différence entre la capitale dans son sens municipal et les banlieues, à travers la préférence donnée à Beyrouth qui bénéficie d'une alimentation quotidienne plus longue. Les retards des politiques d'investissement et de modernisation des réseaux électriques accusent encore cette opposition Beyrouth-banlieue, en particulier au détriment de la banlieue sud. De ce fait, les usagers ne peuvent même pas bénéficier de la totalité de l’approvisionnement théorique. Ainsi, des choix techniques et financiers répétés dans la longue durée créent des découpages et une différenciation géographique du service qui prennent une forte dimension politique. Celle-ci ne s'interprète pas en termes purement confessionnels mais renvoie être davantage à des différences en termes de classe, comme j'y reviendrai.

Une deuxième question est celle des tarifs. Au Liban, les tarifs des services publics sont maintenus bas, notoirement en dessous de leurs couts de revient, notamment au nom du fait de leur fonctionnement irrégulier. La classe politique s'interdit d'augmenter les tarifs avant une amélioration durable du niveau de service (de la régularité de l'approvisionnement), du fait que les habitants paient une double facture et qu'une augmentation ne manquerait pas de susciter des mouvements de protestation. Une autre justification est que l'existence du « vol » et le non-paiement des factures qui se maintiennent à un haut-niveau devraient aussi être significativement réduits avant une hausse, sous peine de paraître encore plus léser les bons citoyens par rapport aux abuseurs. Ces arguments ont évidemment une part de vérité mais conduisent à s'interroger sur l'identité des groupes sociaux qui trichent et qui profitent. Le débat politique confessionnalise allègrement la question, avec l'idée que les régions où le vol et non-paiement sont les plus forts sont des régions musulmanes et en particulier chiites (la banlieue-sud, le Sud, la Beqaa). Mais une lecture plus nuancée est nécessaire. Dans le cas de l'électricité, la conjugaison des fortes subventions au tarif électrique (qui

Figure 3:
Beyrouth municipe perçoit 21% des subventions électriques pour seulement 13% des abonnés



Source : Eric Verdeil, Subventions électriques invisibles: le privilège beyrouthin, *Rumor*, 14/8/2018 https://rumor.hypotheses.org/4273

reste à son niveau de 1994 alors que le prix du fuel se situe deux à trois fois plus haut) et d'un déséquilibre de l'approvisionnement en faveur de Beyrouth aboutit à octroyer une part des subventions dépassant allègrement le poids démographique des habitants de cette ville alors même qu'ils payent moins pour leur générateur et qu'ils disposent, en moyenne, de ressources supérieures (figure 3).

Le regard sur les instruments, ici financiers, combiné avec les arbitrages sur la géographie des coupures et celle des investissements en matière de distribution, met en avant des enjeux territoriaux largement tus dans le débat sur les politiques publiques, notamment la manière dont les logiques invisibles de l'action publique dans le domaine des infrastructures renforcent les inégalités territoriales.

3°) Quelles leçons pour lire les problèmes de transport et de déchets ?

Dans cette troisième partie, je propose de prolonger la démarche développée dans l'analyse des cas de l'eau et de l'électricité pour les politiques qui sont aujourd'hui en débat dans le Grand Beyrouth, les transports et les déchets en mettant en avant la manière dont des instruments à priori assez techniques et invisibles ou mal perçus structurent ou pourraient structurer les effets des politiques menées.

Soulignons d'abord comment les choix effectués dans ces deux secteurs ont incarné l'illusion d'une action publique qui a masqué - malgré l'existence de signaux non-entendus - la réalité des problèmes et leur intensification avant leur résurgence violente dans le cas des déchets. Cette action publique en forme d'échappatoire a consisté, dans le domaine des transports, à considérer tout plan ambitieux en matière de transports en commun comme inadapté aux possibilités financières et aux pratiques sociales du pays, et à favoriser à l'inverse l'amélioration de l'infrastructure automobile. Cette politique a ainsi satisfait deux lobbys : celui des

entreprises de travaux publics et celui des importateurs de voiture (qui a aussi été aidé par la politique de la Banque centrale facilitant le crédit aux particuliers). La saturation prévisible du trafic, couplée aux durcissements de conditions de stationnement dans Beyrouth même (une politique inévitable), aboutit aujourd'hui à un allongement de la durée des déplacements, et à un cout accru, dans une anarchie apparente. En matière de déchets, les contrats successifs pour la collecte et la mise en décharge confié à Sukleen ont contribué à cacher un problème dont l'acuité ne cessait d'augmenter, à la fois sur le plan environnemental mais aussi sur celui des espaces disponibles pour la mise en décharge. Cet aveuglement collectif est d'abord le résultat des pratiques opaques menées conjointement par l'entreprise, l'administration en principe en charge de contrôler ses actions, et la clique des décideurs politiques qui en retiraient des bénéfices. Mais il faut noter la complicité des municipalités dans cet aveuglement : avant l'émergence du problème en 2015, rares étaient les équipes municipales à se plaindre de la situation, à l'exception peut-être de celles de Naameh et de Borj Hammoud qui en subissaient directement les effets en termes de pollution.

En ce qui concerne l'échelle territoriale de gestion, les choix effectués pour la gestion du service dans chacun des secteurs résultent d’enjeux fonctionnels spécifiques. Ils soulèvent néanmoins de lourdes questions politiques.

Pour les transports, il est clair que l'échelle municipale n'est pas celle du problème. Même si des problèmes spécifiques existent à Beyrouth (stationnement, liaisons transversales), la congestion de la ville est en bonne partie dépendante de la pénétration des véhicules transportant les banlieusards vers les pôles de travail (Solidere, Hamra en particulier). Or, l'espace des migrations alternantes s'est fortement élargi depuis le SDATL, qui notait déjà son élargissement au-delà de la RMB vers le Kesrouan, le Haut Metn, le haut Baabda, Aley, le Chouf et même Saida.

Ainsi, l'échelle technique appropriée pour la gestion des transports est certainement celle du Mont Liban. Si l'urgence, en matière de congestion, semble être la liaison Beyrouth-Jounieh, il me semble que l'on ne peut élaborer de plans réalistes qui ne se centreraient que sur ce couloir, sans prendre en considération les demandes émanant du Sud de l'agglomération, un espace qui ne se réduit pas à la banlieue-sud et prend en compte les collines entourant Beyrouth (d'Aramoun à l'Iqlim el Kharroub). Autrement dit, il parait politiquement difficile de ne pas envisager une logique d'investissement plaçant sur un pied comparable, en termes d'affichage plus que péréquation, les grands secteurs de la banlieue de la capitale. Un tel parti implique nécessairement de prendre en compte les représentants municipaux et sans doute aussi les représentants des forces politiques à l'échelle des cazas. Mais les modalités de concertation et de négociation à ces échelles restent à inventer.

En matière de déchets, la situation de départ est celle d'un service qui fonctionnait en gros à l'échelle de la métropole, c'est-à-dire les limites du Mont Liban à l'exception de la région de Jbeil. Mais les évolutions récentes ont conduit à une diversification des périmètres de gestion, certaines municipalités, dont Beyrouth, reprenant leur autonomie et voulant contrôler leurs opérations.

Cette évolution pose deux types de question : la première est celle de l'espace disponible pour les infrastructures nécessaires : usines de tri, éventuellement incinérateurs, sachant que cette solution pose de nombreux problèmes non résolus (tri des matières organiques en particulier), et enfin espaces pour des décharges, temporaires et pour les déchets ultimes. Dans bien des cas, les périmètres municipaux sont trop étroits et des mutualisations sont nécessaires. La solution des remblais-décharges étant une bombe à retardement, on voit mal comment faire autrement que de trouver des mécanismes financiers incitatifs couplés à

des exigences de contrôle drastiques. Des investissements massifs sont inévitables pour rattraper le retard et cela pose aussi la question de la capacité des municipalités ou des unions à gérer seules ces masses financières.

D'autant que, deuxième problème, elles ne disposent pas de l'expertise nécessaire et que les limitations et les contrôles qui entravent leurs actions ne leur permettent pas de maîtriser aujourd'hui les enjeux techniques. Un des grands enjeux est donc la capacité des institutions du gouvernement local, quelle que soit leur échelle, à construire des administrations expertes tant sur le plan technique que sur celui du contrôle des prestataires privés, pour pouvoir piloter l'action publique. Le problème est que cela demande du temps, et que face à la question des déchets, le temps manque. Au fond la question temporelle est plus importante que la question du périmètre.

Deuxième dimension : le partage du cout des services. En principe,le coût peut être assumé par des tarifs payés par les usagers (individus, ménages, éventuellement entreprises), et par des subventions c'est-à-dire par la fiscalité (ou l'endettement public).

Dans le domaine des transports, il y a dans le monde peu d'exemples, voire aucun, où le financement du système de transport s'équilibre, même pour le seul fonctionnement (coût d'exploitation). Dans le Grand Paris, les tarifs payés par les usagers ne représentent que 28 % des coûts . Une part très importante est assurée par les entreprises, via le versement transport (49%). Avec un tissu économique largement informel et composé de petites entreprises, une telle solution serait surement limitée et difficile à mettre en œuvre au Liban. En revanche, une réflexion sur la contribution des investisseurs immobiliers et de Solidere apparaît inévitable, alors qu'ils contribuent fortement à renforcer la concentration économique au cœur de la capitale.

Pour les déchets, le système pervers de la Caisse des municipalités a été beaucoup critiqué et avec raison. Un point important dans cette critique réside dans le fait que ce système calcule les contributions dues aux municipalités notamment en fonction du nombre d'habitants inscrits et non sur celui des résidents, ce qui fausse complètement la prise en compte des besoins notamment dans les banlieues de Beyrouth. L'absence de taxes sur l'enlèvement des ordures ménagères, payable par les ménages et les entreprises, pose question. Il faudrait que les sommes affectés à la gestion des déchets soient plus clairement identifiées en fonction des solutions retenues.

Conclusion

Ce texte a mis en évidence les limites du référentiel traditionnel de l'action publique urbaine au Liban. Cela ne veut pas dire qu'il faut arrêter de planifier et en particulier, il est plus que jamais nécessaire de limiter au strict minimum les constructions sur les espaces naturels et agricoles ainsi que la destruction du patrimoine. Mais les urbanistes et les gestionnaires des villes doivent aujourd'hui s'approprier d'autres outils, complémentaires, pour penser l'espace urbain et le gérer.

Il faut d'abord passer d'une logique autorisation/interdiction à un mode de pilotage prenant mieux en compte l'enjeu des couts et des financements des aménagements et en particulier des infrastructures. Celles-ci constituent un outil essentiel de l'urbanisme, trop souvent laissées aux ingénieurs et aux techniciens qui ne sont pas habitués à penser leur fonctionnement en lien avec le reste de l'espace urbain. Celui-ci doit d'ailleurs ne pas être entendu uniquement au sens physique ou même environnemental, ce qui est déjà très important. Mais aussi au sens social, à partir du rapport entre efficacité de la dépense et justice sociale.

Un deuxième enjeu de cette nouvelle vision de l'action publique consiste

à s’intéresser, non pas seulement aux limites entre les espaces urbain et rural, mais tout autant aux divisions et aux inégalités internes aux agglomérations urbaines, notamment du point de vue de l’accès aux infrastructures qui structurent la vie quotidienne.

المهندس ليون تلفيزيان

مهندس معماري متخصص في مجال التخطيط الحضري - أستاذ جامعي.
مؤسس ورئيس قسم التخطيط في الجامعة اللبنانية منذ سنة ١٩٩٧ وحتى ٢٠٠٧.
مؤسس (مركز الدراسات للتنمية والتعمير) سيردا - Cerda في الجامعة اللبنانية.
تغطي خبرته مجالات التعاون الدولي والممارسات العلمية والمهنية للتخطيط الحضري والتنمية المحلية.
هو استشاري وخبير في الاتحاد الأوروبي في مجال التخطيط التشاركي والتنمية المحلية، واستشاري في اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (المراصد الحضرية للمنطقة العربية والإسكوا)، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي للمستوطنات البشرية
UNDP/UN-HABITAT في مجال التخطيط الاستراتيجي المحلي والتخطيط الإقليمي في لبنان، كما هو استشاري في اليونسكو في مجال التراث الحضري

إعادة النظر في التخطيط الحضري في نظامٍ حضريٍّ ووطنيٍّ مجزّأ

إنّ هذا الحديث جزءٌ من عملٍ أكبرعن تطوير السياسات الحضرية الوطنية في لبنان الّذي بدأ به موئل الأممٍ المتحدة UN-Habitat كجزءٍ من مهمّته بالدعم من أجل تنفيذ جدول الأعمال الحضري الجديد والهدف ال١١ من أهداف التنمية المستدامة وهو تحت عنوان "جعل المدن والمستوطنات البشرية دامجة وآمنة ومرنة" الّذي هو موضوعٌ كبيرٌ في علم التخطيط ولتكون المدن مستدامة أيضًا.

حالة التحضّر:

نلاحظ أنّ ٨٠٪ تقريبًا من سكان لبنان يعيشون في المدن، ٦٠٪ من سكان

لبنــان يعيشــون فــي المــدن الكبــرى الخمــس اللبنانيــة وهــي التجمعــات الحضريــة الكبــرى أي بيــروت وطرابلــس وصــور وزحلــة وصيــدا، كمــا أنّ كلّ الإمكانــات الاجتماعيــة والاقتصاديــة والسياســية فــي لبنــان ترتكــز بشــكلٍ كبيــرٍ علــى هــذه المــدن.

مــن جهــةٍ ثانيــة، إنّ ٣٣٪ مــن سـكان لبنــان هــم مــن سـكّان بيــروت الكبــرى، أي بيــروت وضواحيهــا. وفــي طرابلــس وعــكار نصــف مليــون نســمة. كمــا أنّــه مــن الواضــح أنّ التركيــز فــي الســكن هــو علــى خــطّ الشــاطىء اللبنانــي. والأمــور قــد تطــوّرت نظــرًا إلــى أنّ هــذه النتائــج والأرقــام تعــود إلــى للعــام ٢٠٠٥.

إنّ منطقــة بيــروت الحضريّــة (أي بيــروت الكبــرى) تغطّــي حوالــي ٢٣٣ كــم٢ أي مــا يعــادل ٢,٢٪ مــن الأراضــي اللبنانيــة وتمتــدّ إلــى الســاحل إلــى ارتفــاع ٧٥٠ م. وهــذه المنطقــة تشــمل المنطقــة الإداريــة لبيــروت والكثيــر مــن أقضيــة المتــن وبعبــدا والشــوف وعاليــه وتشــمل تقريبًــا أكثــر مــن ٥٠ بلديّــة. إنّ هــذا هــو حجــم التحضّــر الحاصــل ويمتــدّ مــن الدامــور إلــى نهــر الكلــب.

بالنســبة إلــى الوضــع الحضــري، فهــذه المعلومــات الّتــي ســأذكرها الآن مقتبســة عن منشــور للمهندســة منــى فــواز صــادر عــن المركــز الوطنــي للدراســات السياســية: "إنّ غالبيّــة ســكان المــدن تعانــي مشــاكل اجتماعيــة وبيئيــة خطــرة تراكمــت علــى مــدى العقــود الماضيــة مــن التغيّــرات الســريعة وإهمــال الحكومــة. فمعظــم ســكان لبنــان اليــوم هــو مــن المحاصريــن بمســاكن فقيــرة وأحيــاء مكتظّــة. ويضطــرّ معظــم الأشــخاص مــن اســتخدام وســائل النقــل المكلفــة وغيــر الفعّالــة والاســتحمام بالميــاه الملوّثــة وغيــاب أماكــن عامّــة وســاحاتٍ خضــراء. وأكثريّــة الأشــخاص تعانــي ســوء إدارة التخلّــص مــن النفايــات الصلبــة وتكافــح مــع العديــد مــن التحديــات اليوميــة مــا يعكــس النقــص فــي إدارة المناطــق الحضريــة الّتــي تعيــش فيهــا. هــذا إضافــة إلــى ازديــاد التمييــز الاقتصــادي وعــدم المســاواة المتزايــد مــع التدهــور البيئــي."

بالنســبة إلــى ســياق التخطيــط، يتميّــز لبنــان بتنــوّعٍ غنــيٍّ مــن الفاعليــن، ولبنــان

قائمٌ علـى نظـام طائفـيّ، علـى أسـاس تقاسـم السـلطة بيـن مختلـف الطوائـف والأديـان المعتـرَف بهـا، وهـذا مـا يجعـل مـن صنـع القـرار، خصوصًـا علـى مستوى الحكومـة، صعبٌ للغايـة. تاريخيًّا وحاليًّـا بشكلٍ أكبر، تحكم الأحـزاب اللبنانيّـة الحيـاة السياسـية الرسـمية فـي لبنـان.

بالنسبة إلـى جغرافيـا الأراضـي الرسـمية فـي لبنـان، فنحـن نعلـم أنّ لبنـان مقسّـمٌ إلـى ٨ محافظـات و٢٥ قضـاء. بالنسـبة إلـى مخطّطـات ترتيـب هـذه الأراضـي نلاحـظ أنّ هنـاك مخطّطـات صـادرة بمرسـوم، ومخطّطات قيد الـدرس ومخطّطات صـادرة بجميـع أنـواع القـرارات ومسـاحات غيـر خاضعـة لأيّ مخطّطٍ توجيهـي. كمـا أنّ السـتاتيل قسّـمت لبنـان إلـى ٤ مناطـق حضريـة، هـي: الجنـوب والنبطيـة، بيـروت وجبـل لبنـان، الشـمال وعـكار، وبعلبك والهرمـل وهـذا هـو تنـاول مختلف للشـأن الحضـري.

بالنسـبة إلـى الفاعليـن والجهـات الفاعلـة فـي ميـدان التخطيـط فـي لبنـان، نلقـي نظـرةً سـريعة علـى التخطيـط والسياسـات الحضريـة تظهر بوضـوح التنـوّع الغني مـن الجهـات الفاعلـة والإجـراءات. فنحـن لدينـا سياسـات حضريـةً حدواثيـة تقـوم بهـا بشـكلٍ عـام المديريـة العامـة للتنظيـم المدنـي الّتـي تأخـذ شـكل المخطّطـات التوجيهيّـةً فـي لبنـان. كمـا نذكـر أيضًـا الــ CPR الّـذي حـاول وضـع مخطّطـاتٍ توجيهيّـةٍ واسـتراتيجيّة لمنطقـة عـكار. كمـا لدينـا مشـاريع تخطيـط قادمة ومشـاريع التنميـة الحضريـة للشـركات كسـوليدير وبيـت مسـك الّتي تقـوم بمشـاريع "تنمويّة". ولدينـا الخدمـات الحضريـة الخاصـة كمـا نعلـم أنّ هـذه الخدمـات تديرهـا شـركاتٌ خاصّــة فــي مــا يختــصّ مثـلًا بالكهربـاء والميـاه. هنـاك أيضًـا اسـتراتيجيات المخطّطـات التوجيهيّـة الّتـي تقـوم بهـا البلديّـات واتحـادات البلديـات بشـكلٍ أساسـي مـع جهـاتٍ خارجيّـة وتمويـلٍ خارجـي مـن دون المـرور بالمسـاراتٍ الرسـمية مـن تنظيـم مدنـي وغيـره. إضافـةً إلـى التخطيـط الصـادر عـن الجهـات الإنسـانية والتطويريـّة، كمـا لدينـا أوقـافٌ تقـوم بمشـاريع خصوصًـا تلـك المشـاريع السـكنية. أيضًـا فـإنّ المجتمـع المدنـي يقـوم اليـوم بمبـادراتٍ تنمويّـة، كمـا هنـاك أحـزابٌ تتدخّـل بمشـروع عـام كمشـروع الوعـد. إذًا هنـاك أكثـر مـن جهـةٍ خاصـة غيـر رسـميّة تتدخّـل فَـي موضـوع التخطيـط والتنظيـم.

إنّ التخطيط في لبنان يتمثّل بمشهدٍ مجزّأ يتراوح بين العام والمجتمع المدني ومن محلّي إلى كلّي. ونرى أنّ من بين المجموعات العديدة الّتي تتعاطى التخطيط والتنظيم مجموعاتٌ أصغر حجمًا تجمع ما بين المبادرات الخاصة والتنظيم المدني والمشاريع الكبيرة، كما هناك منظومةٌ أخرى تجمع ما بين المخطّطات التوجيهيّة مع التخطيط البلدي والتخطيط الحزبي.

انطلاقًا من كلّ هذا، فإنّ الأسئلة الّتي تُطرح على المخطّطين عن التخطيط بشكلٍ عام،وهي تشكلّ اليوم الإشكالية عن كيفية التعاطي مع السياسات الحضرية على مستوى الوطن، هي التالي:

كيف يمكن للتخطيط الحضري في لبنان أن يدمج كلّ هذه المقاييس المختلفة؟
ما هي طبيعة الأراضي الّتي تعاملت مع مختلف المؤسّسات والهيئات العامة والسلطات الإقليمية كمجلس الإنماء والإعمار واتّحادات البلديات...؟
كيف نلبّي متطلّبات المنطقة الحضرية وتوقّعاتها رهنًا بالقضايا المتعدّدة النطاق في التحوّل الاجتماعي السريع الّذي نشهده اليوم والاقتصاد غير المستقرّ الّذي نعانيه والبيئة المهدّدة وتذبذب الوضع السياسي وتدخّله؟

سأتناول الآن المقاربات المختلفة للسياسات الحضرية وهي ثلاث، وهذا بهدف تبنّي المنهج الأفضل:

المقاربة الأولى تتناول السياسات الحضرية كوسيلة لترجمة المخطّط الوطني الشامل إلى مستوى السياسات الحضرية المنشودة، أي كيف يمكننا الانطلاق ممّا هو موجود كالمخطّط الوطني الشامل لنحوّله إلى سياسات حضرية: هذه المقاربة تبني على وجود المخطّط الوطني الشامل كمؤسسةٍ رسمية للتخطيط في لبنان؟ الهدف منه هو ترجمة الخطوط العريضة لهذا المخطّط إلى سياساتٍ حضرية على مستوى الوزارات والسلطات المحلية، وذلك عبر الدفع نحو التوافق والتكامل بين استراتيجيات الوزارات وسياسات التنمية والسلطات المحلية ما يتطلّب تنسيقًا معيّنًا. لكن هذا يتطلّب أيضًا التالي:

تحديث المخطّط الشامل بحيث يأخذ بعين الاعتبار التطوّرات والمستجدّات الأخيرة في العقد الماضي وتتكيّف مع توجّهات المخطّط الرئيسي
التنسيق والمتابعة لدى الوزارات والحكومات المحلية لتراجع وتكيّف استراتيجيّتها ومخطّطها وفقًا للمخطّط الوطني الشامل
تساعد السلطات المحلية للتجمعات الحضرية والرئيسية لوضع خطّة استراتيجية موحّدة لمستوى التجمّع.

كلّ هذا قد يبدو للبعض أنّ هذه المقاربة للسياسات الحضرية من خلال المخطّط الشامل هو أفضل مقاربةٍ للسياسات الحضرية إذ إنّها تبنى على إيجاد إطار قانوني ومؤسّسات موجودة. إنّما، بالمقابل، على هذه المقاربة مواجهة التحديات الثلاثة التالية:

الحوكمة المجزّأة: نحن نعلم أنّ كلّ الحكومات الوطنيّة بعد الحرب الأهلية تتألّف من الأحزاب الرئيسيّة المتخاصمة وهذا ما يجعلها غير مستقرّة، والأهمّ من هذا هو أنّ كلّ وزير يريد العمل باستقلاليّةٍ ضمن استراتيجيات مستقلّة ومع تنسيقٍ ضعيفٍ جدًّا مع الوزارات الأخرى. من هذا المنطلق فإنّ الطلب من الوزارات التنسيق في ما بينها يمكن أن يقلّص هامش استقلاليّة الوزراء، ومن هنا سيواجهون هذا التدبير ومن الممكن جدًّا أن يرفض العديد من السياسيّين هذه المقاربة.

التجمّعات الحضريّة: هذه التجمّعات غير محدّدةٍ ضمن فئةٍ إداريّةٍ رسميّة أي لا فئات رسميّة تحدّد إطاراتٍ كبرى (وهذه تسمية فقط بين الخبراء). فهذه التجمعات الحضرية تشمل العديد من البلديات وهي قليلة بالنسبة إلى عدد اتّحادات البلديات على مستوى التجمعات الّتي تعالج وتواجه قضاياها. إذا تمّ تبنّي هذه المقاربة من قبل المؤسّسات المركزيّة كمجلس الإنماء والإعمار أو المديرية العامة للتنظيم المدني، فعلى هذه المؤسّسات أن تتجاوز تحدّيًا كبيرًا وهائلاً في تقريب الحكومات المحليّة بعضها لبعض داخل هذه التجمعات وحملها على تنسيق أعمالها، ما يعني أنّه من الصعب في التجمع الحضري أن ندع هذه البلديات يعمل بعضها مع البعض.

المخطّـط الوطنـي بحـدّ ذاتـه: وُضـع أساسًـا كأداةٍ للتنميـة المتوازنـة والاسـتدامة، إنّمـا عمليًّـا هـو غيـر مهيّـأ للتعامـل مـع الأزمـات. وبالواقـع فهـو مخطّـطٌ قائـمٌ علـى استشـراف المسـتقبل مـن ضمـن سـيناريو يعتمـد علـى النمـو. ومـن هـذا المنطلـق لا يمكنـه أن يلبّـي حـالاتٍ غيـر مسـتقرّة فـي بلـدٍ مثـل لبنـان المهـدّد دائمًـا بالأزمـات الاقتصاديـة والحـروب وتحدّيـاتٍ أخـرى.

المقاربـة الثانيـة هـي السياسـات الحضرية الوطنيـة من خلال التجمعـات الحضرية: هـذه المقاربـة هـي، علـى الأرجـح، الأكثر تماشـيًا مـع أدبيّـات السياسـات الحضريّة الوطنيـة كمـا نراهـا بتوصيـات الأمـم المتّحـدة حـول الاسـتدامة. إضافـة إلـى ذلـك، هنـاك ارتفـاع فـي UN-Habitat عـدد الممارسـات الفضلـى مـن قبـل الـ N فـي مـا يخـصّ ميادين السـكن واسـتعمال الأراضـي والنقل. علـى الرغـم من هـذه العناصـر الّتـي تدفـع باتّجـاه تبنّـي السياسـيات الحضريـة القائمـة علـى سياسـات التنميـة المسـتدامة مـن جهـةٍ وحجـم المناطـق الحضريـة مـن جهـةٍ ثانيـة (يعنـي أنّهـا تأخـذ بعيـن الاعتبـار قيـم الاسـتدامة والتجمعـات الحضريـة)، فهـذه المقاربـة تسـتند بشـكلٍ كبيـرٍ إلـى قـدرة السـلطات المحليـة علـى التفاعـل والعمـل. إنّمـا، فعليًّـا، هـذه التجمعـات الحضريـة لا تملـك القـدرة علـى ذلـك. كذلـك فـإنّ قانـون البلديـات الّـذي يزيـد عمـره علـى الـ ٤٠ عامًـا لا يسـاعد فـي هـذا الشـأن. كمـا أنّ اللامركزيـة، اليـوم، إشـكالية بحـدّ ذاتهـا علـى أسـاس أنّهـا لا تـزال فـي إطـار نقـاشٍ معيّـن ولا تسـتطيع أن تفيـد علـى كلّ هـذا الحجـم مـن التجمّـع الحضـري. قانـون اللامركزيّـة الموسّـع يسـتند إلـى الأقضيـة ونحـن نعلـم أنّ الأقضيـة إجمـالًا هـي مشـكّلة مـن حجـم تشـكّل حضـري صغيـر كمـا أنّهـا تجمـع مناطـق ريفيّـة إلـى جانـب المناطـق الحضريـة.

المقاربـة الثالثـة هـي الّتـي تسـتند إلـى الأدبيـات والتجـارب فـي مجـال التخطيـط المدنـي والتخطيـط المـرن والّتـي تنطلـق مـن فكـرة أنّ التخطيـط التقليـدي غيـر ملائـم الأوضـاع غيـر المسـتقرّة وذات المخاطـر العاليـة كلبنـان. فمفاهيـم الحوكمـة التكييفيّـة هـي القـادرة علـى تقديـم رؤيـة لفهـم العلاقـة المركّبـة مـا بيـن المخاطـر والتكيّـف والتخطيـط والحوكمـة، مـا يعنـي أنّنـا نسـتطيع أن نجـد فـي هـذه المقاربـة ٤ مفاهيـم يمكـن أن تُطبّـق فـي لبنـان وهـي: بنـاء معرفـة، آليـات إدلـرةٍ مشـتركة،

شـبكات متعـدّدة المسـتويات، والقـدرة علـى التخطيـط وإيجـاد الحلـول فـي حـال عـدم اليقيـن العالمـي.

نهايـةً، إنّ المنهـج الّـذي اعتمدنـاه بعـد تحليـل هـذه المقاربـات الثـلاث هـو نـهـجٌ يتبنّـى القضايـا أي أنّـه نـهـجٌ قائـمٌ علـى القضايـا يسـمح بتعريـف المناطـق ذات صلة بالقضايـا المرنـة وأصحـاب المصلحـة، يتجنّـب الخلافـات والصراعـات المتعلّقـة بالحـدود الإداريـة فـي لبنـان، قائـمٌ علـى التشـارك، يسـمح بإشـراك أصحـاب المصلحـة المعنيّيـن بالترخيـص وتشـبيك القطاعـات عـن طريـق إشـراك ممثّليـن وخبـراء فـي القطـاع أو القطاعـات المعنيّـة، نـهـج تعلّـم الشـبكة يسـمح ببنـاء شـبكة أصحـاب المصلحـة المسـتقرّة الّتـي مـن شـأنها أن تحمـل السياسـات الحضريـة لمعالجـة هـذه المسـألة. هـو أيضًـا نـهـجٌ مؤسّسـيّ يسـمح بدمـج هـذه العمليـة فـي الأطـر المؤسّسـية القائمـة مـن أجـل ضمـان المسـاءلة المطلوبـة.

الدكتور سامي عطالله

مدير المركز اللبناني للدراسات LCPS

يشـرف علـى العديـد مـن الدراسـات السياسـية والاقتصاديـة ومنهـا دور البلديـات فـي التنميـة المحليـة وكيفيـة التعامـل مـع أزمـة اللاجئيـن السـوريين، دور القطـاع الصناعـي فـي خلـق فـرص عمـل، وأداء مجلـس النـواب فـي التشـريع والرقابـة. لديه العديد من المنشورات السياسية والأكاديمية.

هـو محـرر كتـاب عنوانه"الموازنـة فـي لبنـان: الحاجـة إلـى شـفافية فـي الأرقـام ومسـاءلة حـول الأداء" الصـادر فـي بيـروت عـام ٢٠١٣.

شارك في تحرير الكتب التالية:

-"السـلطات المحليـة والخدمـات العامـة: تقييـم اللامركزيـة فـي العالـم العربـي" (مـع د. منـى حـرب) والصـادر فـي بيـروت عـام ٢٠١٥.

- وكتـاب "مسـتقبل النفـط في لبنـان: الطاقـة والسياسـة والنمـو الاقتصـادي" (مـع د.بسـام فتـوح) الـذي سيصدر قريبًـا عـن IB Tauris.

- وكتـاب "تفريـغ الأدوار التشـريعية والرقابـة البرلمانيـة" (مـع الاسـتاذةنايلة جعجـع) الـذي سـيصدر قريبًـا.

كمـا عمـل فـي اللجنـة التـي أنشـأها رئيـس الـوزراء اللبنانـي لصياغـة قانـون اللامركزيـة. ويشـارك حاليًـا فـي اللجنـة البرلمانيـة التـي تناقـش مشـروع القانـون.

أولًا، أودّ أن أقـول: أنّ طـرح مواضيـع كهذا الموضـوع مهمٌّ جدًّا ولا سـيّما من جهـة خلـق مسـاحة نقـاشٍ فـي نقابـة المهندسـين، لأنّـه مـن النـادر جـدًّا وجـود أماكـن لنقـاش هكـذا مواضّيـع. وأتمنّـى ألّا تُحصـر بعـد الآن هـذه النقاشـات فـي النقابـة بـل أيضًـا أن تتـمّ فـي الـوزارات.

إنّ موضـوع اليـوم، بنظـري، كشـخص عمـل مـع البلديـات واللامركزيّـة وسـاهم فـي كتابـة قانـون اللامركزيّـة، أربطـهً مـع موضـوع التمـدّد المدنـي والعمـل البلدي وقـدرة البلديـات علـى مواجهـة هـذه التحديـات مـع قانـون اللامركزيـة الّـذي تتـمّ مناقشـته الآن مـع مجلـسِ النـوابِ فـي لجنـةٍ فرعيّـة . فهـل هـذه الأعمـال قـادرة علـى مواجهـة التحـدّي الّـذي نتكلّـم عليـه؟

سأبدأ بموضوع البلديات وهو موضوعٌ صعبٌ جدًّا لأنّ لدينا أكثر من ١,٠٠٠ بلديّةٍ في لبنان. فعشيّة إنتخابات سنة ١٩٩٨ كانت هناك ٧٠٨ بلدية وكنّا في حينها نقول: إنّ هذا العدد هائل. فقبرص لديها ٤٠ بلدية، فنلندا لديها ٣٤٦ بلدية وكرواتيا لديها ما يقارب ال٤٠٠ بلدية. فهذه بلدان عدد سكانها قريب من سكان لبنان. عندما نكثر عدد البلديات في لبنان فنحن نسيء إلى تطبيق مفهوم اللامركزية لأنّ ٧٠٪ من البلديات في لبنان لا تستطيع القيام بمناطقها. فتكون هذه البلديات صغيرة الحجم كما هناك حوالي ٤٠٠ بلدية صغيرة لدرجةٍ أنْ ليس لديها أي موظّف، وحوالي ٤٠٠ أخرى لديها موظّفٌ واحد؛ إذًا لدينا ٨٠٠ بلدية لا تعمل فعليًّا. إنّه لا يمكن أن تعمل على أيٍّ من هذه الخطط الّتي نضعها والاستراتيجيّات والتخطيط. هذا عدا عدد البلديات الّتي لديها هيكل إداري وحوالي ٥ موظّفين، فهي أيضًا لا تستطيع القيام فعليًّا بتلك المشاريع المطوّرة. تاليًا إذا نظرنا إلى القطاع البلدي بشكلٍ عام، رأينا قدرته الإدارية والمالية؛ فعندما قمنا ببحثٍ عن المبالغ الّتي تصرفها بلديّات لبنان، وجدنا أنّ المبلغ الّذي تصرفه كلّ البلديات مجموعةً في لبنان يصل إلى ٥٪ من إنفاق الحكومة المركزيّة، وبالمقارنة مع بلدانٍ أخرى تشبه لبنان، غير البلدان الفديرالية الّتي يصل المبلغ فيها إلى ٥٠٪، نجد أنّ هذا المبلغ يصل إلى حوالي ٢٥٪. ما يعني أنّ لبلديات تلك الدول صلاحيات أوسع وتستطيع توفير الأموال وتقديم الخدمات بشكلٍ أكبر من تلك اللبنانية. نحن لا نزال بعيدين عن هذا الموضوع.

في الوقت ذاته، لدينا مشكلة في مالية البلديات، إذا علمنا أنّ هناك ٣٦ رسمًا تستوفيها البلديات بشكلٍ مباشر، فحاليًا تصل إلى ٣٪. وهذه الرسوم الّتي تشكّل ٣٪ هي كلّها تتعلّق بالقيمة التأجيرية والأرصفة والمجارير ورخصة البناء، إذًا بكلّ ما يتعلّق بالبناء. ما يعني أنّ المناطق الريفيّة تتأذّى فعليًّا لأنّها لا تملك المعطيات العمرانية الموجودة في مناطق أكبر، وعندما ننظر إلى هذا الموضوع ونحتسب التوزيع من الصندوق البلدي المستقلّ الّذي هو التحويل الصادر عن الحكومة المركزية إلى البلديات (والّذي هو موجودٌ في كلّ بلدان العالم لتوفير المصاريف البلدية من خلال هذه التحويلات) وهذا مرتبطٌ بعاملَين:

عامل عدد السكان ومبلغ جباية البلدية. فإذا كانت جباية البلدية مبنيّة على البناء فإنّها تزيد من التفاوت بين الريف والمدينة، وهذه مشكلةٌ إضافيّة.

عدا ذلك، فإنّ السكان بحدّ ذاتهم مشكلة أساسية، أوّلًا من جهة التوزيع، وثانيًا لأنّنا كلّما تكلّمنا على موضوع اللامركزية، فنحن نربطه بالإنماء والخدمات. ولكن عندما يكون الموضوع يتعلّق بالسكان المسجّلين والمقيمين، فنحن لم نحلّ هذه المشكلة بعد. ففي البلديات حيث المسجّلون هم المقيمون، تكون البلدية فعلاً تقوم بعملها، لأنّ، بكلّ صراحة، لكلّ بلديّةٍ مصلحة انتخابات، وبالنسبة إليها إنّ المسجّل هو من سيصوّت. ولمّا قمنا ببحثٍ في الأرقام، تبيّن لنا أنّ من بين الألف بلديّة لبنانية ٢٠٪ منها فيها عددٌ متوازن بين المسجّلين والمقيمين، وهذا يعني أنّ في ٨٠٪ من بلديّات لبنان خللٌ، كالحازميه حيث هناك ٢,٤٠٠ ناخب، ولكن هناك بين ٥٠,٠٠٠ و٦٠,٠٠٠ ساكنًا، ولهذا فإنّ الإنماء في مناطق مثل هذه صعبٌ جدًّا.

هذا كلّه يسيء إلى اللامركزية في كلّ مراحلها خصوصًا أنّ هذا موضوعٌ سياسيٌّ بحت، حيث يتمّ احتساب عدد الناخبين وغيرها من الأمور الّتي لا تساهم في التنمية والإنماء.

إذًا، بالنسبة إليّ، إنّ وضع البلديات اليوم لا يساهم أبدًا في معالجة موضوع التمدد المدنيالعشوائي وكثافة السكان لأنّ الأمور معقّدة أكثر من ذلك. من جهةٍ أخرى، هناك تجربة الاتّحادات، حيث نرى أنّ عددها كان قبل ال٢٠٠٠ يصل إلى ١٦ وقد زاد منذ سنة ٢٠٠٠ ليصل إلى ٥٨. فعندما أُنشئت كلّ هذه الاتّحادات كانت نظرتنا إليها إيجابيّة لأنّنا اعتبرنا أنّها تغطّي بقعةً على الأرض أوسع من البلدية. ولكن من مشاكلها أنّها ليس لديها كلّها تلاصقٌ جغرافيٌّ، أي مثلًا هناك اتحادات بلديات كسروان وصور تغطّي كلّ القضاء تقريبًا أو ٩٠٪ منها ولكن هناك أقضيةٌ أخرى فيها عددٌ كبير من الاتحادات (بين ٣ و٥) وهناك أقضية حيث لا يكون كلّ البلديات ضمن الاتحاد الوحيد فيها. وهذا عائقٌ لا سيما أنّها لا تملك صلاحية جباية الضرائب عدا أنّ هناك رؤساء بلديات يشكّلون مجلس الاتحاد وهناك العديد من البلديات لا تدفع

الرسوم أو الاشتراك، إذًا هناك اتّحادات لا تستطيع أن تعمل وأن تنفّذ مشاريع.

من جهةٍ أخرى، إنّ مجالس الأقضية قد نصّها اتفاق الطائف بقوله: إنّه يجب توسيع اللامركزية الإدارية في لبنانٍ ومنها إنشاء اللامركزية على مستوى القضاء، وهنا نحوّل القضاء من ممثّلٍ حاليًا من قائمقام إلى مجلس قضاءٍ منتخب.

وهنا ساهمنا في إعداد هذا المشروع. أوّلًا، إنّ هذا الموضوع قد دخلنا إليه بخلفيّته السياسية إذ إنّ الطائف قد نصّ عليه. أما خلفيّته الثانية فهي الإنماء المتوازن. وهذا مؤشّرٌ جيّد. ولكنّي أتكلّم على الخلفيّة لأنّ ما نواجهه اليوم ككثافة والتحديات الّتي نواجهها على الأرض تختلف عن النصوص الّتي كُتبت ما بين سنتَي ١٩٨٩ و١٩٩٠. أي أنّ الأدوات الّتي نملكها للمعالجة غير كافية ونحن متأخّرون بالنسبة إلى المشاكل الّتي نواجهها على إثر هذا التمدّد لأنّ الأمور أصبحت أكثر تعقيدًا من خلق أقضية كحلّ مع أنّها تستطيع في مكانٍ ما تعزيز اللامركزية ومعالجة التنمية. وهنا قد تكون الفرصة بما أنّ القانون لا يزال يناقش أن نفكّر به بشكلٍ أوسع أو التفكير بما يجب إضافته لإكماله، إذًا هذه النفسية الّتي أتكلّم بها اليوم فيما يتعلّق بمشروع القانون. في كلّ الأحوال، إنّ مشروع القانون هو أنّ مجلس القضاء أصبح منتخبًا: فكلّ بلدة تنتخب بحسب عدد سكانها المسجلين وأن يكون لديها عددٌ معيّن من الممثّلين، فيكوّنون مجلس قضاء وأعضاء مجلس القضاء الّذي يمكن أن يصل إلى ١٠٠ هم من ينتخبون مجلس الإدارة الّذين يشكّلون السلطة الّتي تقرّ الخطط الإنمائية وتحضير الموازنة وتحسن الطرقات وصلاحيات واسعة للإنماء في قضائها. وهذه الهيئة المنتخبة شيءٌ إيجابي لأنّنا من خلالها خلقنا فصل السلطات بمعنى أنّ لدينا مجلس قضاء منتخبًا هو ينتخب هيئة إدارية، ونريد أن تكون هناك حوكمة رشيدية بمعنى المساءلة والمحاسبة من الداخل لأنّ هناك مجلسًا يجب أن يوافق على بعض الأمور الرئيسية والاستراتيجية. بهذه الطريقة تُلغى وظيفة القائمقام كما نحدّ الرقابة المسبقة لتسهّل القدرة على العمل. من ثم استبدلنا الصندوق البلدي المستقلّ الّذي هو حاليًّا قائم وحدّدنا معاييره بشكلٍ يكون به إنماء أكثر ومشاكله حاليًّا تكمن بالتوزيع

ومعايير التوزيع للبلديات. ولكن ما عملناه أكثر من ذلك هو نوعٌ من التجربة نقول بها: إذا كان هناك كلّ هذه الأقضية الّتي تتمتّع بصلاحياتٍ واسعة، فيجب أن تكون لها صلاحية جباية أو توفير موارد مالية لتستطيع القيام بهذه الأعمال. وهنا قمنا أيضًا بدراسات لهذا الموضوع المالي.

حاليًا إنّ القانون يناقش في لجنة اللامركزية في مجلس النواب وهو يستغرق وقتًا طويلاً غير محدّد. ولكن من المهمّ أن نكون مطّلعين عليه لنعلم إن كنّا نكمل به أو نخلق قانونًا ثانيًا لمعالجة التحدي الّذي نواجهه لأنّ هناك بعض الأمور الأساسية: فنحن قد بدأنا بالعمل على حجم القضاء بدل البلديات وهو شيءٌ إيجابي، ولكنّ المشكلة تكمن في الحدود الإدارية بين قضاءين لتوضّح الصلاحيات على أراضي الحدود (لأيّ منطقة تتبع). ولهذا نتساءل إن كان يجب أن تكون هناك سلطة أعلى من سلطة مجلس القضاء وما سيكون دورها. وهنا نعود إلى مراجعة مشروع قانون اللامركزية لأنّه إثر إعطاء الصلاحيات يجب الانتباه إلى توزيع الأدوار أي ليس توزيع الصلاحيات بمعنى من يوفّر الكهرباء ومن يوزّع الماء مثلُا بل هناك طرق مختلفة، وفي كلّ الأحوال هناك مكانٌ للدولة، ثم هناك الأجهزة الرقابية أو التنظيمية وهناك تقديم الخدمات، فيتمّ التوزيع ضمن إطار محدّدٍ ومعيّن كموضوع النفايات الّذي يجب أن تكون له سياسة معيّنة بدل أن تُرمى مسؤولية المعالجة على البلديات.

إذًا، إنّ موضوع توزيع الصلاحيات وموضوع الحوكمة مهمّ ولكن يجب الأخذ بعين الاعتبار تساؤلاتٌ أخرى كالتقسيم الطوبوغرافي أو الاقتصادي بدل أن يكون إداريًا، لأنّه يمكن أن يتغيّر المفهوم الّذي على أساسه وُضعت تقاسيم خريطة لبنان بين أقضية ومحافظات وما من شيءٍ يُجبر على إبقاء هذه الحدود، فهناك عوامل كثيرة تدعم تغيير هذه الحدود. ولكن هناك دائمًا خوفٌ أو تخوّفٌ من أن تصبح الأمور طائفيّة ولمصالح انتخابية ولا تتعلّق بمحبّة المواطن والحرص على خدمته ولا تتعلّق حتى بأن يكون المنتخب ينتمي إلى الطائفة نفسها لأنّه ليس من الضروري أن يخدم ابن طائفته.

وأخيرًا، أودّ أن أتكلّم على دور الدولة المركزية المهم جدًّا؛ إنّنا في المركزية لا نتخلّى عن الدولة بل بالعكس يكون هنا دورها أقوى ولكنّه يختلف، وهناك طريقتان أساسيّتان وهما ترتيب الأراضي الّذي أقرّ في مجلس الوزراء والّذي إذا طُبّق على المناطق أو الأقضية يكون كلّه تحت موافقة الدولة، ولكنّ الرفض يأتي بسبب مصالح او آراء شخصية. ونحن في لجنتنا نؤكّد أنّه في ترتيب الأراضي وتنفيذ هذا المشروع يكون دور الدولة أساسيًّا. أما موضوع التمويل والمالية فإنّه أيضًا بغاية الأهمية، فهو ليس فقط أساسيًّا بل إنّ التحدّي الاقتصادي والمالي ولا سيما من ناحية الضريبة للدولة سيكون صعبًا من جهة طريقة الجباية لأنّه عندما نعطي صلاحيات لهذه الأجهزة القضائيّة تكون، بمكانٍ ما، تقوم بدور الدولة ولذلك يتمّ التفكير بإعطاء مبالغ هذه الضرائب للقضاءً أو الهيئات الجديدة ما سيخلق مشكلة لأنّه يتعلّق بالمال العام.

أما في موضوع الخدمات من خلال القضاء أو البلدية او غيرها، فالموضوع الّذي لا يولى اهتمامًا هو موضوع المساءلات والمحاسبات. فمن يحاسب من؟ عندما تكون هذه الأمور غامضة مع جوٍّ سياسي زبائني والأحزاب تسيطر على بعض الهيئات أو الأجهزة أو البلديات أو الأقضية ولم نقدر أن نحسّن أداءها ولم يكن هناك من يحاسبها فهي مشكلةٌ كبيرة، نكون قد قتلنا مفهوم المحاسبة عند المواطن يوم الانتخابات، إذ إنّه يذهب إلى مسقط رأسه يومًا واحدًا فقط للانتخاب. فنحن نضيّع وقتنا في مواضيع تقديم الخدمات والتمثيل ولكن هناك غياب شبه تام على موضوع المحاسبة والمساءلة وعلينا مسؤولية لمعالجة موضوع التمديد المدني فيجب أن نسأل أنفسنا: كيف يستطيع المهندسون حلّ هذه المشكلة؟

نقاش - بإدارة م. ماريا الحلو

مهندس

أودّ طرح سؤالين

السؤال الأول موجّه إلى المهندس ليفون. كيف يمكننا أن نخطّط لسياساتٍ حضرية مستدامة ترتبط بالخطّة الشاملة الّتي هي غير شرعيّة يمكن أن تصبح هناك استنسابية.

السؤال الثاي موجّه إلى الدكتور سامي. لقد تمّ العمل على قانون انتخاب جديد شُرّع من مجلس النواب. ولكن بعض النواب صرّحوا بأنّهم شرّعوه ولكن لم يفهموه. فكيف يمكن أن يقرّوا قانون اللامركزية من دون أن يفهموه؟ ومن طرح قانون اللامركزية؟ من جهةٍ ثانية، لكلّ قانونٍ صلاحيات وحيثيات. فما هي أبرز الحيثيات لأعرف ما سيُطبّق منها في المستقبل؟

م. محمد البابا

عضو لجنة البيئة في بلدية صيدا

أنا من الأشخاص الّذين عملوا على اللامركزية الإدارية في لجنة رؤساء البلديات. إنّ مشروع اللامركزية قد طُرح منذ حوالي ١٧ عامًا. فسؤالي واضح وبسيط جدًّا: من من السياسيين في لبنان تظنّ أنّه سيطبّق نظام اللامركزية الإدارية؟ فهو قد تمّ العمل عليه بطريقةٍ ممتازة.

م. محمود شرف الدين

لقد لاحظنا من خلال محاضرات أمس واليوم أنّه عندنا خبراء ولكن لدينا هوّة كبيرة بين التفكير والدراسة والتطبيق. لقد ذكر المهندس ليفون الدراسات الّتي تُعدّ مع الـ UN-Habitat. هذه الدراسات وغيرها، إلى أين تذهب؟ وما هو مسارها التطبيقي؟ ومن يستفيد منها؟ جزءٌ من الدراسات الّتي عرضها المهندس ليفون تعتمد على أرقام تعود للعام ٢٠٠٣ و٢٠٠٥، وهي ليست

لها فائدة حاليًا. فسؤالي هو التالي: متى سنكون كمجتمع لبناني في موقع الاستفادة من كلّ هذه الدراسات في الوقت الّذي لا تطبّق ألدولة الـ Sdatel الّتي هي أعدّتها؟

م. راشد سركيس

أودّ أن أشير إلى موضوع اللامركزية الإدارية وموضوع البلديات. فالشرح الّذي قدّمه د سامي مهمٌّ جدًّا ولكن السؤال الأهم هو: من هم الأشخاص الّذين يتولّون إدارة البلديات؟ فيجب أن يكون هناك تأهيل وأن يكون الأعضاء في البلديات يعلمون ما هو منصوصٌ في قانون البلديات. فاقتراحي هو إنشاء معهد بلدي، ومن يريد الترشح ليصبح عضو بلدية يجب أن يتخرّج من هذا المعهد.

م. وسام الطويل

سؤالي موجّه إلى د. سامي. أين الحدود بين اللامركزية والمراحل للوصول إلى الفدرالية؟

د. سامي عطالله

السؤال الأول كان عن موضوع النواب وقانون الانتخابات، وبالفعل فإنّ هذا القانون الّذي أُقرّ في شهر حزيران من العام ٢٠١٧ هو مهمٌّ جدًّا ولكنّه عندما أقرّ فإنّ أكثر من نصف النواب لم يكن قد قرأه. فالمشكلة اليوم هي أنّ مجلس النواب الحالي ليس على قدر المسؤولية. فهناك دراسة سينشرها المركز اللبناني للدراسات قيّمنا من خلالها أداء مجلس النواب من العام ٢٠٠٩ إلى شهر نيسان من العام ٢٠١٧. فقد أُقرّ ٣٥٢ قانونًا ودرسنا كم من هذه القوانين تحسّن من وضع المواطن فتبيّن، لنا أنّها فقط ٣١ قانونًا، منها فقط ٥ أو ٦ قد حضّرها النواب، فالقوانين الأخرى تمّ اقتراحها من البنك الدولي والصندوق الكويتي للتنمية الإقتصادية العربية أو من الوزارات. المشكلة برأيي هي أنّ هذا المجلس لم يقم بدوره لا التشريعي ولا الرقابي. وهذا أمرٌ مخيف، فهذا يؤثّر سلبًا في الجذور السياسية لأنّه بغياب المجلس فالفراغ موجود حتى ولو تمّ التمديد. فهذا القانون قد طُرح في عهد الرئيس

سليمان ورئيس مجلس الوزراء نجيب ميقاتي والوزير السابق زياد بارود الّذي كان رئيس اللجنة. لما تمّ تحضيره كان التاريخ ٥ نيسان ٢٠١٥ أي قبل شهر تقريبًا من انتهاء ولاية رئيس الوزراء، وعندما تمّ تعيين الرئيس سلام لم يطرح القانون على مجلس الوزراء للمناقشة فقام بعد عامين النائب سامي الجميل بتبنّيه وتقديمه وهو يُناقش على أساس أنّه أُدخل من قبل النائب سامي الجميل إلى اللجنة المركزية.

من النواب من يقرأ وينظر بالتفاصيل ويناقشها ويستفسر عنها. ولكن لا تحصل الأمور كلّها ضمن اللجنة فهناك قراراتٌ تصدر خارج اللجنة.

في موضوع المصلحة بتطبيق اللامركزية، فلنعد إلى العام ١٩٩٧ عندما كان يتمّ التمديد للبلديات، إذ لم تكن هناك انتخابات ولم تكن هناك حماسة لإجراء انتخابات بلدية، وإذا كان هناك نوعٌ من الحماسة فالتفكير بها كان سياسيًّا أكثر من أي شيءٍ آخر، أي تحسين الظروف السياسية للرؤساء الهراوي والحريري وبري، من خلال الانتخابات البلدية، لإظهار من يملك الشعبية الأقوى. بالنسبة إلى السؤال فالطاقم السياسي سيتناول الموضوع أولًا بتحفّظ، وإذا علموا كيف يسيطرون على القضاء أو البلدية فهم سيقبلون باللامركزية. فنحن في المركز سألنا حوالي ٢٦ نائب والأحزاب وقارناهم بما يقول الخبراء عن اللامركزية فمفهوم اللامركزية مختلف عن ما نتكلّم عليه في لبنان.

في موضوع اللامركزية والفدرالية، يجب علينا أن نفكّر باللامركزية الإدارية وليس باللامركزية السياسية، فنحن لا ننظر إلى إمكان إعطاء صلاحية للقضاء بتشريع القوانين فنطاقه محدّد فقط بالإداري والإنمائي.

واجبنا أن نستمرّ بالعمل على واجباتنا والدراسات. فمثلًا في المركز، نعمل على موضوع اللامركزية منذ عدّة سنوات وموضوع الصندوق المستقلّ، حيث عملنا على أدقّ التفاصيل لتكون الدراسة جاهزة عند إقرار القانون لأنّ الفكرة والمبادىء كانت واضحة. فالإبقاء على العمل من أجل الرؤية أمرٌ ضروري.

م. ليفون تلفزيان

بالنسبة إلى السؤال عن الـ Sdatel فهذا صادر بموجب قانون ويجب أن تتبعه مراسيم تطبيقيّة وهو ملزم للإدارات الرسمية. إنما الإدارات الرسمية لا تنظر به. ليس هناك أي مخطط توجيهي صادر عن المديرية العامة للتنظيم المدني يأخذ بعين الاعتبار توجّهات الخطّة الشاملة لترتيب الأراضي اللبنانية.

من جهةٍ أخرى، إنّ الدراسات التي تقوم بها الجهات الدولية تكون بناءً على طلبٍ من الجهات الرسمية. وأنا قد شاركت في دراستين عن المخطط الاستراتيجي كانتا بناءً على طلب وزارة الداخلية ومديرية البلديات ليكون هناك كتاب دليل يساعد البلديات على القيام بتخطيطٍ استراتيجي، وهناك بعض الخطط الاستراتيجية القائمة على هذه التوجّهات، إنما تتحقق بمساعدة جهاتٍ أجنبية، أي بفضل تبادل الخبرات. وهذه الدراسات كلّها تساعد على تأهيل كلّ الجهاز الإداري والتنظيمي والتخطيطي في لبنان، إنما على الإدارة الرسمية أن تتخذ القرارات السياسية بالإلزام بتطبيقها وتغيير المنهجية فيها والتنسيق.

المحور الرابع

المدن الرئيسية وتفاعلها مع محيطها

إدارة الجلسة م.د. نهى الغصيني

المهندس أسعد زغيب	رئيس بلدية زحلة
الأستاذ وسام زعرور	رئيس بلدية جبيل
المهندس مصباح رجب	مدير قسم التنظيم المديني في الجامعة اللبنانية





المشاركون في المحور الرابع

المهندس أسعد زغيب

الموضوع الّذي سأتكلّم عليه اليوم هو المدن الأساسية وتفاعلها مع محيطها.

في الواقع، ليست هناك طريقة ممكنة لدينا للتفاعل مع محيطنا بشكلٍ صحيح وقانونيّ إلّا من خلال تشكيل اتّحاد بلديات. لكن تحديات اتحاد البلديات ليستْ سليمةً، فاليوم يعود نجاح زحلة إلى إدارة كشركةٍ خاصة وليس على صعيد الربح المالي. إنّ القانون البلدي يعطي صلاحيات واسعة، فهي سلطة كاملة متكاملة ضمن منطقة، فلا أحد يستطيع أن يتطاول على سلطة رئيس البلدية أو على سلطة المجلس البلدي. إنّما اتّحاد البلديات في وضع زحلة مثلاً الذي يضم ١٨٠,٠٠٠ نسمة تقريبًا، فجوار زحلة مناطق صغيرة جدًّا توازي حيّ من أحيائنا. وفي حال تشكيل اتّحاد بلديات ستقوم المصالح والواجبات من أجل انتخابات رئاسة الاتحاد، وهذا ما يجب أن يتغيّر في القانون ولا سيما أنّ مشاركة بلدية في صندوق الاتحاد يصل في زحلة إلى المليار ونصف ليرة لبنانية بينما في منطقة مجاورة يصل إلى ١٥٠ مليون ليرة لبنانيةوهذه المنطقة يمكن أن تنتخب رئيسًا للاتحاد كمنطقة زحلة. ولذلك يجب أن تكون هناك رؤية لتكون هناك حلولٌ. فقبل الوصول إلى اللامركزية، وأنا أشكّ في أنّنا سنصل إليها يومًا ما، ولتستطيع المناطق الكبيرة أن تساعد المناطق الصغيرة المجاورة لها يجب أن يكون هناك قانونٌ يحمي بلدية هذه المنطقة الكبيرة وإلّا فليس هناك أي منطقة كبيرة مستعدّة لدخول الاتحاد. لقد أسست اتحادًا سنة ٢٠٠٢ وحاولت تشكيل اتحادٍ على مستوى قضاء، ففضّلت البلديات الصغيرة المجاورة تشكيل اتحاد بلديّلات خاصٍّ بها لأنّها تعتبر أن لزحلة بلدية مهيمنة إذ إنّها كبيرة، فنتج ثلاثة اتحادات في قضاء زحلة الّذي فيه ٢٧ بلديّة. وعندما نتج هذا العدد انسحبت من الاتحاد لمرّتين.

من جهةٍ ثانية، فإنّ اللامركزية الإدارية هي قوّة موجودةٌ اليوم بيد النواب وهم غير مستعدّين للتخلي عنها بأي شكلٍ من الأشكال وإعطائها إلى الإدارات المحلية إلّا إذا أصبح النائب رئيسًا للبلدية في هذا العالم الثالث، وهذا ما فعله الرئيس الفرنسي فاليري جيسكار ديستان عندما سمح للنواب بأن يكونوا رؤساء بلديات.

من جهةٍ أخرى، فإنّ القانون هو أساس الإنماء. والقانون اليوم للبلديات الكبيرة اللبنانية والّتي هي حوالي ٧٠ بلدية والتي لها ديوان محاسبة التي تعمل بطريقة مغايرة عن البلديات الأخرى الصغيرة الّتي لها حرية للتحرك أكبر لأنّه حتى الدولة تعتبر أنّه من غير النافع تطبيق المراقبة المشددة على هذه البلديات، فتصبح البلدية الكبرى مجبرة على القيام بتبرير رسميٍّ لنفقةٍ معيّنة لتنتظر الموافقة، بينما البلديات الصغيرة تقوم بالنفقات أكثر من مرّة من دون القيام بأي تبرير. ولكن هذا الموضوع يؤثّر في المواطن الّذي يرى أنّه من الأسهل الحصول على أمور معيّنة في المناطق الصغيرة حيث الأوراق الرسمية لا يُشدّد عليها كالمناطق الكبيرة، فيجب على الدولة في هذه الحال أن تصنّف المناطق وتعطي لكلّ واحدةٍ قوانينها. ففي كلّ دول العالم تصنيف بلديات كبرى وبلديات وسط وبلديات صغيرة، وحتى تنظيم الانتخابات بشكلٍ يُنتخب من هو مرغوبٌ فيه بحيّه وليس أن يُصوّت له من الخارج وهو غير مرغوبٍ فيه في حيّه. إذًا يجب أن يكون في البلديات الكبرى تمثيلٌ صحيحٌ لكلّ حيٍّ، كما يجب أن يكون هناك مجلس بلدي ينتخب رئاسة مجلس بلدي، إنّما رئيس البلدية ونواب رئيس البلدية، الّذين يشكّلون الهيئة التنفيذيّة فقط لا غير، هم من يُنتخبون مباشرةً من كامل المدينة. هنا يصبح التمثيل صحيحًا والمراقبة جيّدة. ومع أنّنا لدينا قانون بلديّة مفيدٌ جدًّا، إلّا أن التشريع هو أساس الإنماء الصحيح.

بما يختصّ بمساعدة البلديات المجاورة، ففي سنة ١٩٩٨ عندما بدأ عمل البلدية كان عندنا مكبّ نفاياتٍ في حوش الأمراء أي على مدخل زحلة، وكان يدخل دخانه إلى داخل المدينة فاتّخذنا قرارًا بنقله. فأتممنا اتّفاقًا مع البنك الدولي واستطعنا، من فترةٍ قصيرة، إنشاء ما يُسمّى بالـ sanitary landfill ما يمكّن من معالجة النفايات من دون إدخال التلوّث إلى المياه الجوفية،وكانت كلفة المعالجة تصل إلى ٣٥ دولارًا أميركيًّا حينها في الوقت الّذي كان سعر متر المربّع للأرض ٦ دولارات أميركيّة لأنّنا نخسر الأرض فتدخل كلفة العمل. وبالنتيجة فإنّ المياه الجوفية، مع المناطق المحيطة، واحدة والهواء أيضًا، ما يعني في المنطقة المجاورة يتمّ حرق النفايات فلو في البلديّة الّتي أنتمي إليها عالجت نفايات المنطقة إلّا أنّ عدم

معالجة النفايات من قبل المنطقة المجاورة ستضرّ بنا أيضًا. ولذلك اقترحنا كبلدية زحلة على البلديات المجاورة المشاركة معنا في معالجة النفايات، وبسبب وضع اقتصادهم الضعيف لا يستطيعون دفع ٣٥ دولارًا أميركيًّا كبلديّتنا. ولذلك، فمن أصل ٢٧ بلدية ٢٠ بلدية تدفع ١٣ دولارًا أميركيًا، ونحن نتكفّل بالمبلغ المتبقّي. فهذه هي طبيعة مساعدتنا وتعاوننا مع البلدات الصغيرة المحيطة بنا، إنّما لا نستطيع أن نساعدهم ماليًا أكثر من ذلك.

المشكلة الكبرى اليوم تكمن في النفايات ونحن نخسر أراضي لمعالجة النفايات بينما نحن نعمل على مشروع تحويل النفايات إلى طاقة، والمشروع سيبصر النور قريبًا ويمكن أن يكون الأول من نوعه في لبنان. وليست البلدية هي التي ستلزّم هذا المشروع لشركة أجنبية ليُحوّل مالنا إلى الخارج. فنحن لدينا مطمرٌ كبير وكميات نفاياتٍ عالية (حوالي ١٠٠٠ طن من النفايات) تساعدنا على الاستفادة منها يوميًا لتوليد طاقةٍ للمنطقة، ولذلك فإنّ الشركة ستكون من أهل المدينة لتمويل هذا المشروع وستساهم البلدية معهم ليعمل معًا القطاعان الخاص والعام. وأتمنّى أن نكون بهذا المشروع قد قمنا بخطوةٍ مهمّة لحلّ هذه الأزمة البيئية المتعلّقة بالنفايات.

بالنسبة إلى مشكلة الإنارة والكهرباء، فنحن لدينا ٨٠٠ مليون ليرة لبنانية لحلّ مشكلة تلوّث حوض الليطاني حيث يواجه مشاكل النفايات الصلبة والصحية والمستشفيات والمختبرات والصرف الصحي والمصانع، إنّما لدينا وحول نفاياتٍ جديدة sludge ستنتج من جرّاء حلّ مشكلة تنظيف الليطاني الّتي ستظهر في محطّات تكرير الصرف الصحي. فنحن مستعدّون لأخذ هذه النفايات الظاهرة في المحطّات، لأنّ لدينا اليوم محطة تكرير الصرف الصحي في زحلة والمطلوب التخلص يوميًا من ٤٠ طنًا من وحول النفايات الّتي تتشكّل فيها الـ sludge والتي نحن مستعدّون أن نحوّلها إلى محارقنا وdigestors لنحوّلها إلى طاقة. سيتمّ تركيب عدّة digestors في البقاع ويجب علينا أن ننتبه لمشاكلهم وحلولهم باكرًا وأن ننتظر لتتشكّل الوحول sludge لنبحث عن مكانٍ للتخلّص منها. فسنة ١٩٩٩ كنّا قد حللنا مشاكل نفاياتنا ولا نزال، كما عملنا مع الدولة سنة ٢٠٠٤ لإصدار مرسومٍ عن

كيفيـة معالجـة النفايـات وهـي مئـة فـي المئـة علـى عاتـق الدولـة اللبنانيـة، فـلا يجـب علـى البلديـة أن تتحمّـل أعبـاء وتكاليـف معالجـة نفاياتهـا وتكاليفهـا لأنّـه فـي الرسم البلـدي مـا مـن شـيءٍ اسمه "معالجـة نفايـات". ففـي الرسـم البلـدي موجـود لـمّ النفايـات وتكنيسـها. فغيـر ممكـن أن تكـون بلديـة صغيـرة غيـر قـادرة علـى تحمّـل تكاليـف معالجـة نفاياتهـا وأن تهتـمّ بهـا البلديـة الكبـرى المجـاورة. وأيضًـا فـإنّ طريقـة المعالجـة سـتختلف مثـلاً فـي بيـروت عـن بعلبـك الهرمـل لأنّ نـوع النفايـات يختلـف. لذلـك علـى الدولـة أن تقـرّر كيـف تلـزّم أو تديـر نفايـات البلديـة الّتـي تدفـع للدولـة، كمـا أنّ المواطـن يدفـع للدولـة. وكنّـا قـد حدّدنـا مبلـغ ١٠,٠٠٠ ليـرة لبنانيـة للوحـدة السـكنية الّتـي يقطنهـا ٥ أشـخاص فـي الشـهر الواحـد لتعالـج نفاياتـه بشـكلٍ سليم. ولـو صـدر هـذا القـرار رسـميًا سـنة ٢٠٠٤ لكنّـا تجنّبنـا أزمـة النفايـات سـنة ٢٠١٤ الّتـي لا تـزال موجـودة.

لدينـا موضـوع مهـمّ جـدًّا نعمـل عليـه اليـوم وهـو التلـوث الهوائـي فـي مدينـة زحلـة. فهـي تقـع علـى وادٍ وبمـا أنّ كلّ إدارات الدولـة تقـع فيهـا فلدينـا حركـة سـير عاليـة وكميـة كبيـرة مـن السـيارات والفانـات الّتـي تدخـل المنطقـة. واسـتنادًا إلـى الآلـة الفاحصـة لتلـوّث الهـواء، فـإنّ نسـبة التلـوّث بعـد السـاعة السـابعة صباحًـا تصـل إلـى ١٠/١٠ ولا تنخفـض إلّا بعـد السـاعة السـابعة مسـاءً. وقـد حاولـت العمـل علـى هـذه المشـكلة سـنة ٢٠٠٧ واليـوم نعمـل فـي البلديـة علـى مشـروع municipal public transport environmental friendly ومحطّـة تأتـي إليهـا كلّ الباصـات، ومـن هـذه المحطـة يتنقّـل النـاس مـن خـلال سـيارات تابعـة للبلديـة تعمـل علـى الكهربـاء مـع الأخـذ بعيـن الاعتبـار أنّ مـن يأتـي مـن الخـارج لا يسـتطيع الدفـع مقابـل نقلتيـن لأنّ مداخيـل أهالـي البقـاع خفيفـة وهـذا الموضـوع سـيُدرس بشـكلٍ خـاص.

وأريـد أن أذكـر أنّ المشـكلة الكبـرى الّتـي أواجههـا فـي معالجـة النفايـات هـي بسـبب بلديـات المتـن الأعلـى المسـتعدة لدفـع ٧٥ دولارًا أميركيًـا للطـن الواحـد للتخلّـص مـن نفاياتهـا مقارنـةً بالبلديـات المجـاورة لنـا الّتـي تدفـع ١٣ دولارًا أميركيًّـا. فعندمـا نحـاول الاتفـاق مـع الشـركات لتحويـل النفايـات إلـى طاقـة، فهـذه الشـركات تطلـب ٧٥ دولارًا للطـن مـا هـو مسـتحيل عندنـا فـي البقـاع. فـإنّ

مجتمـع البقـاع زراعـي وليس تجاريًّـا ولا صناعيًّـا كبيـروت والمتـن.

فيمـا يخـصّ صنـدوق البلديـات المسـتقل، إنّ المعيـار بشـأنه هـو معيـارٌ مخطـئ لأنّـه مسـتندٌ إلـى السـكان ومـن يدفـع. فاليـوم فـي المناطـق الصغيـرة الفقيـرة لا يُطبّـق هـذا الرسـم لأنّ السـكان يـكادون يسـتطيعون توفيـر لقمـة العيـش والخطـأ يكمـن فـي محاسـبة هـذه البلديـة علـى أنّهـا لا تجبـي الكفايـة مـن المـال. فهـذه المحاسـبة مخطئـة لأنّـه أوّلًا فـي مناطـق كبيـروت حيـث البنـاء عمـودي ويخـدم ٨٠ شـقّة فيجـب أن يكـون هنـاك ٤٠ متـرًا بيـن أرصفـة وزفـت وعموديـن كهربـاء و٤٠ متـرًا مجـرورًا. أمـا فـي البقـاع فيجـب توفيـر ١,٥ كـم للأرصفـة وزفـت وأعـداد أكبـر للأعمـدة، ونحـن نحـاول، قـدر الإمـكان، إبقـاء السـكان فـي قراهـم ونحـاول توغفيـر الإنمـاء الـلازم.

فلذلـك يجـب أن يكـون للصنـدوق معيـارٌ آخـر لمسـاعدة المناطـق الصغيـرة علـى الصـرف المالـي لتخلـق حركـة إنمائيـة، وكلفـة الإنمـاء للفـرد تكلّـف فـي البقـاع ضعـف مـا فـي بيـروت، وفـي المقابـل إنّ أكبـر رسـم بلـدي يكلّـف فـي قـرى البقـاع هـو ٥٠,٠٠٠ ليـرة لبنانيـة للوحـدة السـكنية فيمـاً يصـل فـي بيـروت إلـى ٣٠٠,٠٠٠ ليـرة لبنانيـة للوحـدة السـكنية.

أمـا بالنسـبة إلـى الكهربـاء فنحـن ندفـع فـرق ٩ سـاعات مـن كل لبنـان لدعـم بيـروت وسـكّانها وهـذا ظلـم؛ فإمّـا يخفّفـون تسـعيرة الكهربـاء فـي مناطقنـا أو نأخذ كهربـاء كبيـروت، الّتـي تـزوَّد بــ ٢١ سـاعة كهربـاء يوميًـا. بـكلّ هذا تكسـب الدولـة ثقـة المواطـن.

الأستاذ وسام زعرور

إنّ الموضـوع الـذي سـنتناوله اليـوم يعانيـه جميـع رؤسـاء البلديـات وأعضـاء مجلـس البلديـات. عندمـا انتُخبنـا سـنة ٢٠١٠، كنّـا مجموعـة شبّان طامحيـن وقـد شـكّ الآخـرون بقدراتنـا، وكان رئيـس البلديـة السـابق الأسـتاذ زيـادً حـواط عمـره ٣٤ عامًـا. اعتمدنـا شـعارًا كبيـرًا هـو Byblos ٢٠٢٥، وأعددنـا خطّـة للبلديـة علـى مـدى ١٥ عامًـا بـكلّ مـا يجـب العمـل عليـه فـي المدينـة، وللأسـف اتّخذنـا

قـرارًا بـألّا نستسلم للقوانيـن اللبنانيـة لأنّ القانـون اللبنانـي يكبّـل البلديـات. لذلـك حاولنـا أن نخلـق تناغمًـا بيننـا وبيـن القطـاع الخـاص، واسـتطعنا أن نكسـب ثقـة القطـاع الخـاص خصوصًـا بتمويـل المشـاريع لأنّـه، إذا أراد، اليـوم، أيٌّ كان أن يتبرّع للبلديـة يجب أن يمرّ طلب تبرّعـه عبـر قـرار المجلس البلـدي ليمـرّ بعدّة مراحـل قبـل أن يدخـل التبـرّع صنـدوق البلديـة. ولكـنّ: اتّبعنـا سياسـةً أخـرى حيـث اتّفقنـا مـع القطـاع الخـاص علـى أن ينفّـذ هـو المشـاريع الّتـي يتبـرّع بهـا وهـذا تحـت إشـراف البلديـة وبعـد إعطـاء البلديـة لـه المخطّطـات. وقـد اسـتطعنا مـن خـلال ذلـك أن نحصّـل ٧ مليـون دولار أميركـي علـى مـدى ٧ سـنوات، وهـذا بفضـل عاملٍ واحـد اعتمدنـاه وهـو عامـل الثقـة بيننـا وبيـن أشـخاص مـن القطـاع الخـاص يريـدون العمـل فـي خدمـة المدينـة.

أول المشــاريع كان الحديقــة العامــة الّتــي أُنشـئت سـنة ٢٠١١ علــى مســاحة ١٨,٠٠٠ م٢ بتمويــلٍ مــن مصــرف لبنــان.

المشـروع الثانـي كان مجمّعًـا رياضيًّـا مـن بيـن الأكبـر فـي لبنـان. وفيـه مسـبح يتّسـع لـ٢,٠٠٠ شـخص وملاعـب، وهـذا بتمويـلٍ مـن المغتـرب اللبنانـي السـيد كارلـوس سـليم.

ثـم انتقلنـا إلـى الأسـواق القديمـة لمعالجـة واجهـات المحـالّ لتكـون متناسـقة. وقـد اتّبعنـا دراسـات هندسـية أكملتهـا شـركاتٌ متخصّصـة, وكان رئيـس مجلـس إدارة بنـك بيبلـوس الدكتـور فرانسـوا باسـيل قـد تبـرّع بحوالـي مليونَـي دولار أميركـي.

كلّ هـذا كان يتـمّ مـن خـلال تقديمنـا للمشـروع وتخميـن الكلفـة مـع الطلـب مـن المتبـرّع تنفيـذ المشـروع.

واليـوم يتـمّ العمـل علـى مركـز سـياحي للقضـاء بأكملـه, وهـذا مـن تمويـلٍ خارجـي مـن الـAIMF ويصـل مبلـغً التبـرع إلـى حوالـي ٣٠٠,٠٠٠ يـورو. يضـمّ هـذا المركـز معلومـاتٍ عـن كلّ مناطـق القضـاء حيـث يمكـن لأي سـائح أن يعـرف المعلومـات مـن خـلال تقنيـات High Tech و3D.

كما أنّنا نعمل اليوم على بناء قصر للمؤتمرات بتمويلٍ من السيد أنطوان عبدالمسيح ويصل مبلغ التبرع إلى حوالي مليون ونصف دولار أميركي وسينتهي بناؤه بعد سنة ونصف تقريبًا.

أيضًا من المشاريع مشروع متحف الأبجدية وهو أول متحف virtual في لبنان وهو يصوّر مراحل تطوّر الحروف الأبجدية من عهد الفينيقيين إلى اليوم مع مركز أبحاثٍ من تمويل السيد كارلوس سليم ويصل مبلغ التبرع إلى مليون ونصف دولار أميركي.
إضافة إلى مول تبلغ مساحته ٣٥,٠٠٠ م٢ وغيره من المشاريع العامة والخاصة.

إذًا، إذا أردنا النجاح فوجب الاتكال على نفوسنا والأكيد أنّنا سننجح. فلن نستسلم للقوانين خصوصًا أنّ هذه المشاريع تتطلّب سنتين لإنهائها، كما لدينا مشاريع أخرى نريد إتمامها حتى سنة ٢٠٢٥ لأنّ هذه هي الخطّة الّتي كنّا قد وضعناها منذ البداية. وبالفعل إنّ مدينتنا قد نالت جوائز عديدة واليوم هي عضو في hundred resilient cities، إذ إنّنا عملنا على التجارب والدراسات للحدّ من الكوارث الطبيعية في المدينة، أي إذا ضرب زلزالٌ جبيل أو محيطها، فأصبح في المدارس كامل التوجيهات والتدريبات للحدّ من الأضرار، وهذه التدريبات والكتيّبات أصبحت بمتناول السكان من كلّ الأعمار، كما أنّ دراسات البنى التحتية لهذا الشأن كاملة ونحن ننتظر التمويل لتنفيذها. إنّ إيجابيات هذه التوعية والدراسات هي أنّها تريح المستثمر نفسيًا. واليوم أصبحت ميزانيتنا ٧ مراتٍ أكثر من سنة ٢٠١٠ بفضل تشجّع المستثمر على العمل في جبيل. فمثلًا أصبحت سلسلة المطاعم الكبيرة موجودة في جبيل، هذا إضافةً إلى المطاعم المحلية والملاهي الليلية، ومن خلال القيمة التأجيرية يتمّ تعزيز صندوق البلدية.

فعدد المقيمين حوالي ٥٠,٠٠٠ نسمة، أما على لوائح الشطب فحوالي ١٠,٠٠٠ نسمة أي أنّ ١٠ أضعاف عدد الناخبين مقيمون في المدينة. فالمدينة توفّر الاستقرار ومختلف التسهيلات الّتي تناسب أيًّا كان من أي دينٍ كان

وخياراتـه لحياتـه. لكـنّ العامـل الوحيـد الّـذي يعرقلنـا هـو زحمـة السـير.

المهندس مصباح رجب

مداخلتـي ستكون اليـوم انطلاقًـا مـن نظرتـي الهندسـية لأنّنـي لسـت منتخَبًـا ولكنّني كأسـتاذٍ جامعـي تعاونـت مـع بلديـة طرابلـس واتحـاد بلديـات طرابلـس منـذ سـنة ١٩٩٣، كمـا كانـت لـي تجربـة مـع الزمـلاء المهندسـين فـي بلديـة بيروت. كمـا أنّه فـي محتـرف التجـدد المدينـي فـي الجامعـة اللبنانيـة يعمـل الطـلاب على مشـاريعهم بالتشـاور مـع البلديـة المعنيـة حيـث تتـمّ دراسـة المشـروع.

ستتمّ من خلال هذه المداخلة الإجابة عن ٤ أسئلة وهي:

١. كيف يتمّ الامتداد العمراني اليوم في مدن الفيحاء؟
٢. كيف تُنتخب مجالس البلدية؟
٣. كيف يمارس رئيس البلدية وأعضاء مجالس البلدية أدوارهم؟
٤. هل من تعاون بين هذه البلديات؟

أولًا، إنّ اتحـاد بلديـة الفيحـاء مكـوّنٌ مـن ٣ مـدن فـي ال٢٠١٤ وهـي طرابلـس، البـداوي والمينـاء. لـم تكـن دائمًـا ٣ مـدن تاريخيًـا، ففـي خريطـةٍ تعـود إلـى بدايـة القـرن العشـرين، نلاحـظ أنّ طرابلـس الداخليـة كانـت لا تـزال تصـل إلـى النهـر بينمـا كانـت الميـنـاء هـي مرفأهـا. كمـا كـان الوضـع مختلفًـا سـنة ١٢٨٩ لأنّ المدينـة كانـت فقـط علـى البحـر وعندمـا دخلهـا المماليـك هدّمـوا المنطقـة البحريـة وبنـوا المدينـة الداخليـة. سـنة ١٩٢١ ابتـدأ الامتـداد يتّجـه صـوب الغـرب أي باتّجاه البحـر فـي مركـز التـلّ. سـنة ١٩٣٩ كان لا يـزال هـذا الامتـداد خجـولًا جـدًا باتجـاه الغـرب وكانـت مدينـة الميـنـاء تمتـدّ نحـو الجنـوب الغربـي. كمـا كانـت هنـاك امتـدادات علـى طـول الطريـق باتجـاه سـوريا وعلـى طـول الطريـق باتجـاه بيـروت.

إنّ مجلـس البحـوث العلميـة قـد نشـر خريطـةً تظهـر الامتـداد منـذ سـنة ١٩٥٣ حتـى سـنة ٢٠٠٥ علـى ٣ مراحـل، علمًـا أنّ المرحلـة الثالثـة تظهـر امتـدادًا ضمـن نسـيجٍ غيـر متكامـل، أي أن النسـيج العمرانـي بيـن سـنة ١٩٩٤ و٢٠٠٥ فيـه بعـد

من المساحات الواسعة للبناء عليها. وقد ابتدأ التمدّد أولًا خلال عهد الرئيس فؤاد شهاب عندما صدرت الدراسة الأولى لتصميم توجيهٍ عام سنة ١٩٦٤ بيّن أنّه كان هناك تعامل بنيوي مهمّ مع هذه المدينة كالاوتوستراد الغربي والحزام الشرقي مع الاهتمام بجزءٍ من منطقة رأس مسقا الّتي هي خارج مدن الفيحاء وأهميّتها تكمن في أنّها منطقة صناعية، وأكثرية أصحاب هذه المعامل والعاملين فيها هم من طرابلس. وهذه الدراسة المتمّمة سنة ١٩٦٤ لم يصدر لها مرسومٌ إلاّ سنة ١٩٧١، ولكن هذا المرسوم لم يأخذ بعين الاعتبار الكثير من التوجهات الموجودة في التصميم إذ كان الاهتمام مصبوبًا على الـ zoning والمناطق الارتفاقية. وبعد فترةٍ وجيزة من صدور هذا المرسوم، عمل على دراسة مشروع ضمّ وفرز في هذه المنطقة الّتي تبلغ مساحتها ٣ ملايين م٢ وكان من أهداف هذا المشروع تمرير الاوتوستراد بواسطة الربع المجاني.

سنة ٢٠٠٠، كلّفت المديرية العامة للتنظيم المدني مكتبًا استشاريًا لإعداد تصميم توجيهي جديد لمدينة طرابلس والميناء والبداوي وجزء من رأس مسقا. سنة ٢٠٠٢، كانت لا تزال هناك مساحاتٌ شاسعة في الفيحاء لا سيما في الجنوب الشرقي لمدينة طرابلس، أي أنّها لم تكن قد بُنيت بالكامل إضافة إلى السقي الغربي والسقي الشمالي.

وقد تبعت مشروع الضم والفرز لسنة ١٩٧١ مشاريع ضم وفرز أخرى خصوصًا من جهة السقي الشمالي، وكانت أحد أهدافها إكمال الأوتوستراد والمساهمة في تنفيذ الأوتوستراد العربي الّذي كان من المفترض أن يمرّ بهذه المنطقة وهو حاليًا مجمّد. أما مشروع الأوتوستراد الغربي أي المرحلة الثانية الّتي يتمّ تنفيذها اليوم فلم يتبقَّ منها سوى القليل.

إنّ الدراسة الّتي تمّت سنة ٢٠٠٢ لم تؤخذ بعين الاعتبار من قبل التنظيم المدني والمجلس الأعلى وذلك لأنّ السياسيين المحليين والبلديات رأوا أنّ "هذا التصميم متقدّم ومعقّد ونحن غير متحضّرين لتنفيذ هكذا تصاميم توجيهية" على حدّ قول أحد رؤساء البلديات. ولذلك فقد اتّفقت كلّ مدينةٍ على إتمام

التصميـم التوجيهـي ومناطقهـا الارتفاقيـة الخاصـة بهـا.

إذا نظرنـا عـن كثـب إلـى هـذه المناطـق الثـلاث لاحظنـا التناقضـات الكبيـرة الّتـي بينهـا؛ فـلا تنسـيق بيـن تصاميمهـا التوجيهيـة.

ثانيًـا، بالنسـبة إلـى تشـكيل مجلـس البلديـة فـي هـذه المنطقـة، فأنـا لا أودّ أن أثيـر أيّـة مشـكلة لأنّ الوضـع يشـمل لبنـان بأكملـه، ولكـن بمـا أنّـه جـزءٌ مـن المشـكلة الّتـي تعانيهـا طرابلـس سـأتطرّق إليـه. إنّ المجلـس البلـدي فـي طرابلـس يُشـكّل بعـد توافـق بيـن السياسـيين الّذيـن يتوافقـون علـى الحصـص، أي أنّ اللائحـة تتشـكّل اسـتنادًا إلـى توافـق الحصـص ويتـمّ انتخـاب اللائحـة كمـا هـي، وهـي كلّهـا تمثّـل أحـد الأطـراف السياسـية الأساسـية فـي المنطقـة. تكمـن المشـكلة فـي أنّـه فـي حـال توافـق هـؤلاء الـوزراء والنـواب، يكـون السـلم وإذا اختلفـوا يكـون الاختـلاف علـى صعيـد المجلـس البلـدي.

ثالثًـا سـنتناول كيفيـة ممارسـة رئيـس البلديـة والمجلـس البلـدي أدوارهـم. إنّ القانـون ٧٧/١١٨ يعطـي صلاحيـات واسـعة جدًّا لرئيـس البلديـة تاليًـا فلـه صلاحيـة اتخـاذ قـراراتٍ مـن دون استشـارة المجلـس البلـدي وهنـا العامـل هـو شـخصية رئيـس البلديـة الّـذي إمـا يكـون فـي تعـاون مـع المجلـس البلـدي، أو يكـون يفضّـل العمـل وحيـدًا وهـذه الطريقـة الأخيـرة تـؤدّي إلـى مشـاكل كبيـرة بيـن الأعضـاء. فـي الوقـت نفسـه، إنّ فـي مجلـس البلديـة لجانًـا (للتـراث، للتنظيـم المدنـي، البيئـة، إلـخ) وهـذه اللجـان تجتمـع ولكـن مـن دون أي نتيجـةٍ علـى الأرض.

رابعًـا، بالنسـبة إلـى التنسـيق بيـن البلديـات، فأنـا سـألت العديـد من رؤسـاء البلديات عـن عمليـات التنسـيق فـي مـا بيـن بلدياتهـم وقـد تبيّـن أنّ معظـم التعـاون هـو لمسـائل إداريّـة محضـة وليـس لمسـائل إنمائيـة. إلّا أنّ هنـاك أمـورًا كبيـرة وعديـدة تـؤدّي إلـى نزاعـات لا تشـجّع علـى التعـاون فيصبـح المرجـع الوحيـد المحافـظ وليـس البلديـات واتحـاد البلديـات. ولكـن هنـاك مشـاريع تجبـر هـؤلاء الأعضـاء علـى التعـاون لا بـل التعـاون الوثيـق. مـن المشـاريع المرصـد الحضـري الّـذي يوفّـر معلومـاتٍ مهمّـة لاتحـاد البلديـات وتاليًـا يفيـد البلديـات الثـلاث. هنـاك أيضًـا

محطـة التكريـر الّتـي نشـأت سـنة ٢٠٠٦ وتـمّ بناؤهـا ولكنّهـا لا تـزال حتـى الآن لـم تشـغّل بعـد، ولكنّهـا لفتـت أنظـار الكثيريـن الّذيـن اهتمّـوا بالتعـاون مـع هـذا الاتحـاد. هنـاك أيضًـا المكبّ وخطّـة الفيحـاء ٢٠٢٠ وهـي خطّـةٌ اسـتراتيجية تـمّ إعدادهـا بيـن ٢٠٠٨ و٢٠١١ الّتـي جمعـت هـذه البلديـات. صحيـحٌ أنّ هـذه الخطّـة كانـت الأولـى لتطلـق فـي لبنـان علـى عهـد رئيـس بلديـة طرابلـس المرحـوم رشـيد جمالـي وقـد ذهـب بوفـدٍ إلـى البنـك الدولـي فـي واشـنطون لتوفيـر الدعـم الكافـي ونجحـت مبادرتـه، إلّا أنّهـا كانـت موضـع شـكّ إذ إنّ هذا المشـروع خـاصٌ بتفكيره مـع العلـم أنّ هنـاك دراسـة وخطّـة وتصميـم توجيهـي موجـودة ولا يعمـل بهـا. وعلـى الرغـم مـن هـذه المشـاريع الّتـي تـمّ اقتراحهـا فقد تبيّـن أنّهـا تتخطّـى قدرات هـذه البلديـات الثـلاث، كمـا كانـت هنـاك جهـات ممثليـن عـن جهـات أجنبيـة دوليـة مانحـة متواجـدة فـي كلّ ورش العمـل تدعـم وتشـجّع هـذه المشـاريع لتمويلهـا. للأسـف سـنة ٢٠١١، مـع انتهـاء هـذه الخطّـة، انطلـق الربيـع العربـي فـي شـمال أفريقيـا فتوجّهـت تبرّعـات هـذه الجهـات المانحـة إلـى تلـك المنطقـة. والعثـرة الكبيـرة تكمـن فـي أنّ الخطّـة الاسـتراتيجية تمّـت بيـن سـنة ٢٠٠٨ و٢٠١١. وقبـل سـنة ٢٠١٠، أي قبـل الانتخابـات البلديـة، اتّفـق النـواب فـي تحالـفٍ وأسّسـوا جمعيّـة "التضامـن" وقـرّروا إنشـاء خطّـةٍ اسـتراتيجيّة لطرابلـس، مـع أنّـه كان لـكلّ هـؤلاء السياسـيين ممثّلـون ناشـطون فـي جميـع ورش عمـل خطّـة الفيحـاء ٢٠٢٠. ومـع سـقوط حكومـة الرئيـس سـعد الحريـري وتولّـي الرئيـس نجيـب ميقاتـي رئاسـة الحكومـة، سـقطت جمعيّـة التضامـن وتوقّـف مشـروعها.

مـن جهـةٍ أخـرى، إنّ المفاوضـات فـي اتحـاد البلديـات هـذا ومقرّراتـه كانـت مـع المحيـط خصوصًـا مـع بلديـة رأس مسـقا لإقناعهـا بالانضمـام إلـى هـذا الاتحـاد لأنّ المصالـح مشـتركة خصوصًـا فـي مـا يتعلّـق بالمنطقـة الصناعيـة، كمـا أنّـه علـى الشـاطىء منتجعـاتٌ سـياحية يملكهـا أبنـاء طرابلـس وتكـون الخطـوة التاليـة محاولـة إدخـال القلمـون إلـى الاتحـاد ليكـون هنـاك تواصـلٌ جغرافـي. إلّا أنّ رأس مسـقا رفضـت دخـول هـذا الاتحـاد كمـا رفضـت دخـول اتحـاد بلديـات الكـورة لأنّهـا بلديـة صغيـرة تعتبـر أنّهـا مكتفيـة بمـا لديهـا.

سـنة ٢٠١٤، انضمّـت القلمـون إلـى اتحـاد بلديـات الفيحـاء ودخولهـا كان نتيجـة

ضغوطـاتٍ سياسـية وعلـى الرغـم من عـدم التواصـل الجغرافـي بينهـا لأنّ رأس مسـقا لـم تنضـمّ، إلّا أنّ هنــاك الطريــق البحريــة والأوتوسـتراد وطريــق سـكّة الحديـد. ومسـافة طـول القلمـون ٣,٥ كـم ويريـدون حـلّ مشـاكلهم مـن خـلال الاتحـاد، منهـا إرسـال نفاياتهـا إلـى المكـبّ، إشـراك شـبكة مجاريرهـم بمحطّـة التكريـر، إدخـال بلديـة القلمـون الخطـة الاسـتراتيجية لاتحـاد بلديـات الفيحـاء ليسـتفيدوا مـن مشـروع الواجهـة البحريـة لمنطقـة الفيحـاء وتطويـره علـى واجهـة القلمـون.

أخيـرًا، أودّ أن أقـول: إنّـه، منـذ عقـودٍ، يظهـر فـي وسـائل الإعـلام مـن يقـول: إنّ الدولـة لا تسـاعد منطقـة الفيحـاء وهنـاك حرمـان وعـدم وجـود للخطـط وغيرهـا. وحتـى سـنة ٢٠٠٦ لا نـزال نـرى تلـك العناويـن فـي الجرائـد، أي أنّنـا لا نـزال علـى مـدى حوالـي ٤٥ عامًـا بمنطـق أنّ المنطقـة محرومـة وهنـاك مؤامـرة علـى هـذه المدينـة خصوصًـا أنّ الأشـخاص مقتنعـون بـأنّ الدولـة هـي المشـكلة، والآن أصبحـوا مقتنعيـن أكثـر بـأنّ ممثّلـي مناطقهـم هـم المسـؤولون لأنّ البلديـة هـي الّتـي تمثّـل المدينـة. إلّا أنّـه تبقـى عندنـا حالـة تغطيـة المخالفـات مـن قبـل السياسـيين لأسـبابٍ انتخابيـة خصوصًـا فـي المنطقـة الفقيـرة الّتـي تعتبـر الخـزّان الانتخابـي للسياسـيين. لذلـك يجـب أن يعـاد النظـر إلـى دور البلديـة والمسـؤولية الواجبـة عليهـا.

نقاش بإدارة د. نهى الغصيني

د. نهى الغصيني

ما أريد أن أركّز عليه هو مسألة التخطيط وشرذمته. فما رأيناه في محاضرة د. رجب هو بإرادةٍ بلدية وعدم النظر إلى فكرة أن يكون هناك مخطّطٌ توجيهيٌّ شاملٌ في كلّ المناطق. إنّ تشكيل البلديات والسياسة يناقضان مسألة التنمية.

م. هاني قراقيره

بالنسبة إلى البلديات، كان الرئيس أسعد يقول: إنّ البلديات الصغرى تملك القرار أكثر من البلديات الكبرى بالنسبة إلى صرف الأموال عليها. فأنا بيروتي وابن بيروت وأحسد هذه البلديات الصغيرة والمجلس البلدي إن انتخبناه أم لا، فهو لا يملك السلطة لأنّ القرار بيد المحافظ. وإذا لم يتغيّر الوضع في بيروت لتصبح للمجلس البلدي السلطة والقدرة على تنفيذ المشاريع ووضع الخطط وتنفيذها فستبقى بلدية بيروت على هذه الحال ولا معنى للانتخابات البلدية في بيروت.

د. نهى الغصيني

إنّ مسألة بيروت هي مسألة في غاية الحساسية وهي تعني كلّ لبناني. المشكلة تكمن في أنّ القانون البلدي مستوحى من الجمهورية الثالثة الفرنسية. ونحن نعلم اليوم أنّه يتمّ التحضير للجمهورية السادسة في فرنسا. فكم كانت باريس مفصولة سنة ١٧٨٠ فللأسف بيروت متروكة على هذه الحال.

مهندس

أريد أن أوجّه سؤالي إلى المهندس أسعد. بالنسبة إلى طريقة الطمر الصحي في زحلة، فهي مهمّةٌ جدًّا ولكن بالنسبة إلى ما تتكلّم عليه من توليدٍ للطاقة من محارق للنفايات، هناك كلامٌ كثير على هذا الموضوع، وهناك وثائقي من المهندس زياد أبي شاكر يبرز تفاصيل التفكّك الحراري الّذي هو دقيقٌ جدًّا بحيث أنّه يجب العمل عليه على نطاقٍ صغيرٍ جدًّا. والنقاط الأهمّ الّتي يجب

الأخذ بها هي:
- إنّ أغلب النفايات في لبنان عضوية.
- في البلد الاسكاندينافي الّذي زاره المهندس زياد، يستخدمون المحارق بعد مرحلة الفرز، أي أنّ الفرز من المصدر أمرٌ في غاية الأهميّة، والنفايات غير الممكن معالجتها تذهب إلى المحارق. وهناك غرامات على كلّ الشاحنات الّتي تنقل نفايات للمحارق كان يمكن أن تُفرز من المصدر.
- إنّ كلفة التشغيل عالية جدًّا وتتطلّب المراقبة الدقيقة.
يتمّ تصدير النفايات المحروقة عندنا إلى جزر غير مأهولة لأنّه ليس من بلدٍ يقبل بها.

م. ريما سرور

أوّد أن أتكلّم على موضوع تمّت معالجته في الجلسة السابقة وهو إعادة التفكير بالتنظيم المدني أيّ أن نفكّر بالمدينة بطريقةٍ خلّاقة تحلّ المشاكل، وليس التفكير بالحلول نفسها. فهناك طرق جديدة للتفكير كالإدارة المشتركة. ففي بيروت مثلاً، مشكلة أساسية في المجارير وفي النفايات وما تليها من مشاكل بالنسبة إلى شراء العقارات للمعالجة والتكاليف الصحية الناتجة عن التلوّث وغيرها. فيمكن فرم النفايات المنزلية داخل المنزل، لكنّ البنى التحتية عندنا لا تتحمّلها، وهذه البنى التحتية أساسًا تحتاج التغيير لأنّ مياه النفايات تتداخل مع مياه الشرب. فالحلّ يبدأ بجمعٍ هاتين المشكلتين وحلّهما في الوقت نفسه في المدن الكبيرة على الأقلّ أوّلاً.

أما بالنسبة إلى النفايات القديمة الّتي أدّت إلى مشاكل فظيعة في المطامر فهناك شبان يعملون على أبحاثٍ لتحويل هذه النفايات المضغوطة إلى موادّ جديدةٍ تُستعمل لتصميم أشياء.

م. فؤاد يحيى

أنا أعلم أنّ وزارة الداخلية هي كلّ شيء في ما يتعلّق بالبلديات. فلا أدري مدى التعاون مع وزارة الداخلية ليتحسّن أداء البلديات، لأنّني عملت مع البلديات وقد شعرنا بأنّ البلديات هي صندوق الذهب للوزارة والسياسيين،

ويمكن أن يكون هذا الوضع للبلديات الّذي هو ليس ضمن نظامٍ متماسك وهو ما تريده الوزارة لتبقى مسيطرة عليها.

ثانيًا، بالنسبة إلى الطريقة التي يتمّ بها انتخاب رئيس البلدية، فإنّ معظم رؤساء البلديات لا يملكون الخبرة الكافية.

م. سارة نصرالله
سؤالي موجّه إلى الأستاذ وسام. هل المشاريع الّتي ذكرتها تندرج ضمن خطّةٍ متكاملة؟ وإذا الجواب نعم، فكيف تفكّرون بحلّ أزمة السير التي ستنتج عن إنشاء المجمع التجاري لأنّنا نعلم أنّ الوضع الآن من دون هذا المجمع فيه أزمة سير؟

م. محمد البابا
بالنسبة إلى طرابلس، إنّ مشروع الـ USUDS هو فعلاً مشروعٌ رائع. فبلدية صيدا قد عملت على هذا المشروع وكان له بالفعل تمويلٌ جيّدٌ وقد ساعدنا هذا المشروع على اكتشاف نقاط القوة في المدينة وما يريده الناس. وهذا المشروع تمّت دراسته مع طلّاب مدارس وجامعات وخبراء ومحلّيين ودوليين وبالتعاون مع بلدية برشلونة. واليوم أصبحت بلدية برشلونة في التوأمة مع بلدية صيدا. فأنا أطلب من الشباب خصوصًا أن يذهبوا إلى البلديات ويطالبوا بحقوقهم. فعندما تمّ انتخاب المجلس البلدي الجديد لصيدا أصبح لدينا أربع قاعات للنشاطات في البلدية بعد ما كانت هناك قاعة واحدة وأربع حدائق منها حديقة مساحتها ٣٥,٠٠٠ م٢ وأخرى ١٣,٠٠٠ م٢، فالأهم هو المشاركة، ولنقابة المهندسين هنا دورٌ مهم.

م. وفاء حمود
سؤالي موجّه إلى الأستاذ زعرور. أودّ أن يكون الشرح أكثر عن مشروعِ الإرث الثقافي وعن التعاون بين البلدية والقطاع الخاص، كما شرح لنا سابقًا عن هذا التعاون الّذي من خلاله تتمّ المشاريع في جبيل.

م. راشد سركيس

في هذا المؤتمر تمّ ذكر النظام والقانون اللّذين ذكرهما الأستاذ أسعد. ففي العام ٢٠٠١، تمّت ورشة عمل في نقابة المهندسين، أي منذ ١٧ عامًا، أنتجنا منها كتاب اقتراح نقابة المهندسين لقانونٍ عصري للبلديات. وقد صنّفت البلديات وحلّينا مشكلة بيروت، ولكن تمّ تجاهل هذا الكتاب.

النقيب جاد تابت

لقد تمّ التكلّم على الحوكمة واستقلالية البلديات بالنسبة إلى التركيبة السياسية. إحدى المشاكل الأساسية، خصوصًا في مدينة بيروت، أنّ العديد من الساكنين فيها لا يصوّتون في بيروت بل في ضيعهم. إذا أردنا أن تنجح البلدية فوجب الفصل بين الانتخاب البلدي والانتخاب النيابي، إذ نعطي للحيّز البلدي استقلالية تجعل من يسكن في المنطقة تنتخبه وليس من لديه رقم سجل في المنطقة.

مهندس

إنّ المدير العام للتنظيم المدني في كلامه وضع العبء على البلديات ورؤساء البلديات الذين يطالبون بزيادة الاستثمارات وغيرها من المطالب. كما نسمع اليوم صوت البلديات التي تقول: إنّ في أداء البلدية نقصًا. لذلك، يجب تحديد النقص من كلّ جهةٍ لنرى أيضًا إن كانت النقابة تستطيع المساعدة.

الأستاذ وسام زعرور

بالنسبة إلى المجمّع التجاري وزحمة السير، فنحن قد أعددنا دراسةً كاملة وأشدّد وأعيد أنّنا تعاونّا مع القطاع الخاص بالنسبة إلى هذا الموضوع. في جبيل منطقة اسمها السلسال. فعندما سيتمّ افتتاح المجمع التجاري، ستصبح الطريق المؤدية إلى دير مار مارون-عنايا طريق sens unique والطريق الجديدة التي ستفتح من منطقة السلسلة هي طريق العودة وأيضًا sens unique. وقد تمّ التعاون مع القطاع الخاص من خلال إعطائه بعض المساحات من عقاراته لإنشاء الطريق، وهذا ما سينفعه أيضًا إذ سترتفع أسعار عقاراته.

بالنسـبة إلـى المركـز الثقافـي، فنحـن أكملنـا العمـل بـه وأكملنـا واجهـة سـوق جبيـل تباعًـا لـه.

المهندس أسعد زغيب
بالنسـبة إلـى النفايـات، نحـن يهمّنـا موضـوع البيئـة ولـن نعمـل بالمحارق وسـنعتمد طرقًـا أخـرى تحتـرم البيئـة. بالنسـبة إلـى الـوزارة، كانـت لدينـا سـابقًا وزارتـان: وزارة الداخليـة ووزارة البلديـات. وقـد تـمّ ضمّهمـا. أنـا أعتقد أنّ موضـوع البلديات مهـمٌّ لدرجـة أنّـه يجـب إعـادة وزارة البلديـات خارجًـا عـن وزارة الداخليـة.

بالنسـبة إلـى خبـرة رؤسـاء البلديـات، لنعتبـر فقـط أنّ الشـخص المنتخـب يحـبّ بلدتـه ويريـد أن يعمـل وأن يحسّـن فيهـا، فالمعرفـة ليسـت الأسـاس بقـدر مـا هـو التواصـل مـع النـاس ومعرفـة كيـف يجـب أن تـدار الأمـور.

فهرس













